



Detaljplan för
Stockholmsarenan mm
i stadsdelen Johanneshov
i Stockholm
Dnr 2008-09117-54

Observera att denna redogörelse behandlar programsamrådet för Stockholmsarenan mm. Programområdet har efter samrådet delats upp i två detaljplaner;

- *Stockholmsarenan mm, S-Dp 2008-09117-54* som omfattar Stockholmsarenan, tillbyggnad av Quality Hotel Globe samt ett nytt kontorskvarter söder om arenan
- *Del av kvarteret Arenan mm, S-Dp 2009-09318-54* som omfattar utveckling av Globenområdet med nya kommersiella lokaler

INNEHÅLL

1. **Programmets syfte**
2. **Hur programsamrådet har bedrivits**
3. **Sammanfattning av synpunkter**
4. **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
5. **Länsstyrelsen**
6. **Lantmäterimyndigheten**
7. **Sakägare och boende i fastigheter inom fastighetsförteckningen**
8. **Övriga boende**
9. **Samrådsmöte**
10. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
11. **Remissinstanser**

1. **Programmets syfte**

Programarbetets syfte är att undersöka möjligheten att uppföra en ny idrotts- och evenemangsarena söder om Globen samt att i anslutning till arenan utveckla Globen Shopping och kontor samt Quality Hotel Globe.

2. **Hur programsamrådet har bedrivits**

Programsamråd har hållits från den 10 november till och med den 19 december 2008. En beskrivning av programförslaget och remissbrev sändes ut till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, remissinstanser och berörda sakägare. Samrådsmöte hölls på Hovets Hylla den 25 november. Vid samrådsmötet

deltog ca 60 boende och intresserade samt ca 15 representanter från staden och byggherren med konsulter. Förslaget var under samrådstitiden utställt i Tekniska Nämndhuset samt i WSP:s allmänna foajé i Globenområdet. Programförslaget visades på stadsbyggnadskontorets hemsida och på projektets hemsida.

3. Sammanfattning av synpunkter

Länsstyrelsen anser att lokaliseringen av Stockholmsarenan inte är till fördel ur risksynpunkt, bland annat då byggnaden är omgärdad av vägar där det transporteras farligt gods. I det fortsatta planarbetet behöver staden visa att planen kan genomföras utan att risksituationen blir oacceptabel. Länsstyrelsen förutsätter att luftkvaliteten utreds och att miljö kvalitetsnormerna klaras inom de områden där människor vistas. Länsstyrelsen anser att planen kan komma att innebära betydande miljöpåverkan med hänsyn till planförslagets konsekvenser för bland annat trafik, luftkvalitet, risker och störningar.

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter.

Övergripande ställer sig *CEREP Stadion AB* mycket positiva till programförslaget, men vill framföra en reservation avseende vikten av att infrastruktur och parkering i kommande utveckling ej inverkar negativt på existerande verksamhet.

AB Svenska Shell har inga synpunkter på föreslagen nybyggnad förutsatt att den inte påverkar deras möjlighet att fortsatt bedriva bensinstationsverksamhet.

Många av de boende som lämnat synpunkter på programförslaget är negativa till en ny arena. Den föreslagna platsen anses allt för trång och de boende befärrar att arenan kommer att leda till en ökad trafik- och parkeringsproblematik både inom Globenområdet och i de omkringliggande bostadsområdena. Många bedömer att varken de allmänna transportmedlen eller vägnätet kommer att klara den ökade belastningen samt att en arena kräver ett väsentligt större antal parkeringsplatser. Arenan befärras leda till störningar i form av buller och huliganproblem och många undrar hur dessa störningar samt störningar under byggtiden ska kunna undvikas. Vissa anser att arenan med föreslagen utformning är för stor, ful och direkt olämplig att bygga intill det kulturhistoriska värdefulla området Gamla Enskede. Några få anser att arenan ser ut att kunna bli vacker. Många anser att planprogrammet är utformat enbart ur arenabesökarens och handelns perspektiv utan hänsyn till de kringboende. Visionen att Arenavägen i framtiden ska bli en kvalitativ och trevlig stadsgata anses av vissa som totalt orealistisk, bland annat mot bakgrund av den störning Slakthusområdet idag utgör. En boende anser att Sandstuparken inte bör exploateras och några att befintliga bensinstationer söder om programområdet bör flyttas. Någon vill att Nynäsvägen överdäckas. Flera boende ifrågasätter arenans kostnadsneutralitet för skattebetalarna samt tycker att det är konstigt att arenan inte ansetts utgöra betydande miljöpåverkan. Avslutningsvis anser vissa att de som närboende borde få ställning som sakägare.

Under *samrådsmötet* uttrycktes oro för hur trafik, parkering och gångströmmar kommer att hanteras vid evenemang på arenan. Kommer vägnätet och kollektivtrafiken klara ytterligare belastning och hur undviks störningar för de kringboende? Många boende undrade varför de inte är sakägare och hur sakägare utses.

Nätverket YIMBY ställer sig positiva till byggandet av en ny arena på den föreslagna platsen, men önskar att även bostäder planeras i området för att minska risken för otrygga och tidvis obefolkade miljöer. Yimby anser att det är mycket positivt att inga nya parkeringsplatser skapas för arenan.

Exploateringsnämnden konstaterar att området lämpar sig mycket väl för den nya arenan och för utbyggnaden av kommersiella lokaler. Nämnden bedömer att en fullödig grönkompensation för ianspråktagandet av Sandstuparken inte är möjligt att åstadkomma inom ramen för projektet, men påpekar vikten av att nya torg, platser och gatumiljöer anläggs med fullgoda trädplanteringar och rikast möjliga vegetation.

Idrottsnämnden ställer sig helt bakom en ny arena på föreslagen plats, som de på många sätt anser vara väl vald. Nämnden anser dock att det befintliga utrymmet är för litet för att kunna inrymma en fullgod arena med hänsyn till behov av en bra logistik och föreslår därför att det studeras om det går att flytta Arenavägen mot väster, samtidigt som arenaplanet sänks. Nämnden anför vidare att när det gäller handel- och parkeringsytor bör lösningar utanför själva arenan eftersträvas, för att minimera risker, trängsel och intressekonflikter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att arenan bör kunna bli ett tydligt idéprojekt i enlighet med Vision 2030, där inriktningen är att skapa strategiska projekt med starkt visionärt innehåll och symbolvärde. De aspekter som speciellt bör uppmärksammas är enligt nämnden energieffektiva transporter, energieffektivitet och klimatanpassning. Nämnden framhåller behovet av högkvalitativa parkmiljöer i omvandlingen av stadsdelen.

Trafik- och renhållningsnämnden bedömer att planerad utbyggnad kommer att öka behovet utav framkomlighet och parkeringsplatser i området. Området är redan idag hårt belastat och det är därför viktigt med goda angöringsmöjligheter för alla trafikslag. Nämnden anser att en kapacitetsanalys bör genomföras där hänsyn tas till planerad utveckling av bland annat området vid Gullmarsplan samt bedömer att den höga ambitionen att huvuddelen av besökarna till arenaområdet ska färdas kollektivt kräver åtgärder avseende kapaciteten i kollektivtrafiknätet. Nämnden är positiv till nya gång- och cykelbroar över Nynäsvägen.

Enskede - Årsta - Vantörs stadsdelsnämnd är positiv till en ny arena i Globenområdet, då etableringen kan bidra till ett lyft för hela Globenområdet, Gullmarsplan och områden både väster och öster om Nynäsvägen. Nämnden tror dock att ytterligare en arena omöjligt klaras utan fler parkeringsplatser. Nämnden vill vidare att det prövas om Slakthusområdet i en framtid kan inrymma bostäder. Nämnden påpekar avslutningsvis behovet av grönområden och parker i Johanneshov och uppmanar stadsbyggnadskontoret att se över möjligheterna att rusta Blåsutparken.

Fastighetsnämnden är positiv till programförslaget och påpekar att goda kopplingarna mellan Slakthusområdet, Globenområdet och Gullmarsplansområdet samt andra omgivande stadsdelar kommer att ha stor betydelse för hela närområdets utveckling.

Kulturnämnden tillstyrker programförslaget med undantag av tillbyggnaden av Quality Hotel Globe och de föreslagna förändringarna inom Globen City som bör utredas vidare. De påpekar att mer ingående studier för hur arenan påverkar världsarvet Skogskyrkogården bör utföras.

Stockholm Business Region välkomnar varmt den nya Stockholmsarenan och anser att den utgör ett helt nödvändigt tillskott för evenemangen i Stockholm och ytterligare stärker regionens position vad gäller evenemang av olika slag.

Stockholms brandförsvaret är tillfreds med hur de hittills medverkat i arbetet med Stockholmsarenan. Brandförsvaret efterfrågar dock ett mer övergripande ”helikopterperspektiv i tänk och upplägg” kring arenans placering, överdäckningen av Globen Shopping, Quality Hotel Globe och Slakthusområdet där man tar hänsyn till bland annat person- och trafikflödena, arenans evakueringsvägar, angreppsvägar samt en samtidig utrymning av arenan och någon/några av de stora byggnationerna i anslutning till arenan. Brandförsvaret skulle se positivt på en överdäckning av Nynäsvägen.

Skönhetsrådet konstaterar att arenan kan bli ett positivt tillägg för staden men att platsen är i minsta laget för ett så stort projekt. Rådet anser dock att Sandstuparkens norra del bör bevaras. Rådet uppfattar det som mycket problematiskt att glasa in Arenatorget, särskilt mittsektionen, då detta läge är det enda där man kan se Globen och dess volym ifrån marknivå. De nya volymer som ska sammanlänka kontorshusen har dock rådet inget att erinra emot. Vad gäller den arkitektoniska utformningen av arenan vill rådet inte utesluta att ett uttryck som kontrasterar något mot Globens sammanhållna form.

Regionplane- och trafiknämnden är positiv till en ny arena och finner det anvisade läget mycket väl avvägt. Kollektivtrafikförsörjningen är god och nämnden anser att det är angeläget att fullfölja planerna på att utveckla de kollektiva transporterna samt att bygga ut gång- och cykelvägnätet. Nämnden är däremot ytterst tveksam till att underlätta för ytterligare bilangöring.

Vägverket konstaterar trafiken på Nynäsvägen och i Södra Länken delar av dygnet är mycket intensiv och att det tidvis uppstår trängsel med köer som följd. Vägverket bedömer att en utökning av handelsytorna mm i området kan leda till att trängseln i vägnätet ytterligare sträcks ut i tiden. Vägverket anser att det är av avgörande betydelse att belysa hur trafikrörelserna till och från dessa intensiva verksamheter kommer att ske och vilka konsekvenser detta får på omkringliggande vägnät, med syfte att identifiera problempunkter i trafiksystemet och föreslå lämpliga lösningar och förbättringsåtgärder. Vägverket påpekar vidare att all planering i området måste ske på ett sådant sätt att ingen risk för skador eller påverkan på Södra Länken/Nynäsvägen kan finnas.

Storstockholms lokaltrafik ställer sig positiv till en ny arena under förutsättning att frågorna kring Slakthusdepån kan lösas. SL önskar ett formaliserat samarbete med staden för att gemensamt studera kollektivtrafikens möjligheter att ta emot alla besökare till arenan. Möjligheter till anpassning/utbyggnad av entréer och plattformar bör ingå i detta arbete.

Svensk Handels Stadsplanekommitté håller med om att det finns en marknad i området för ytterligare butiksetableringar. Stadsplanekommittén är mycket tveksam till det tänkta, sannolikt otillräckliga, parkeringsutbudet.

AB Fortum Värme ställer sig positiv till en multifunktionsarena och vill redan framföra sin förhoppning om att få delta i arbetet att skapa en multifunktions-

arena som håller världsklass när det gäller effektivt energiutnyttjande och klimatsmarta lösningar.

Stockholm Vatten och *Fortum Distribution* har framfört synpunkter av teknisk och/eller administrativ karaktär.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd, *Posten*, *Stockholms stads parkering*, *Hyresgästföreningen*, *Telia Sonera* och *Föreningen Slakthusområdets företag* har inte inkommit med några synpunkter.

4. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Observera att denna redogörelse behandlar programsamrådet för Stockholmsarenan mm. Programområdet har efter samrådet delats upp i två detaljplaner; *Stockholmsarenan mm* (S-Dp 2008-09117-54) och *Del av kvarteret Arenan mm* (S-Dp 2009-09318-54). Nedan redovisas stadsbyggnadskontorets ställningstaganden i frågor som rör någon av dessa två planer, var för sig eller tillsammans.

Stockholmsarenan

Kontoret delar uppfattningen att det är av stor vikt att Globen även i framtiden är det visuellt dominerande inslaget i stadsbilden. Den nya arenan föreslås därför höjdmässigt underordna sig Globens siluett. En arena är dock ett mycket stort stadsbyggnadselement som ofrånkomligt kommer att ha en helt annan skala än omkringliggande bostadsbebyggelse.

Då arenan kommer att synas från ett stort omland blir dess arkitektoniska utformning av största vikt. Målsättningen är att Stockholmsarenan ska harmoniera med Globen, men liksom Globen uttryckte sin tids ideal ska Stockholmsarenan ligga i frontlinjen vad gäller arkitektoniskt uttryck och teknisk precision. Stadsbyggnadskontoret bedömer att arenan har goda förutsättningar att bli en ny märkesbyggnad i Stockholm.

Tillbyggnad av Quality Hotel Globe

För att inte skymma befintlig hotellfasad koncentrerar sig tillbyggnaden, med nu föreslagen utformning, till en mer samlad volym något förskjuten från det befintliga hotellets mittdel. Tillbyggnaden blir ett tydligt tillägg till det befintliga hotellet och tar därmed större hänsyn till det befintliga hotellets arkitektoniska särklass med sin karakteristiska utvändiga pelarstomme och sin kulörta färgsättning.

Kontor

Kontoret bedömer att det med föreslagen utformning är möjligt att bygga till och länka befintliga kontorsbyggnader till varandra utan att områdets kulturhistoriska värden påverkas negativt.

Arenatorget

Stadsmuseet och Skönhetsrådet framför att inglasningen av arenatorget kan komma att påverka den speciella och homogena miljöns kulturhistoriska värden, både som helhetsupplevelse och för att bevara vyn över Globenkupolen från denna punkt.

Kontoret konstaterar att Arenatorget idag är en miljö med många brister. Mot torget finns idag endast ett fåtal utåtriktade verksamheter. Platsen har också problem med starka vindar. Detta har inneburit att Arenatorget idag upplevs som ogästvänligt och otryggt. Inglasningen av Arenatorget kommer att ge

förutsättningar för att komplettera Globenområdet med fler typer av upplevelser, exempelvis restauranger och nattklubbar vilket kommer att skapa ett folkliv under en mycket större del av dygnet än vad som är fallet idag. Detta leder i sin tur till en ökad upplevd trygghet i området. Mot denna bakgrund gör kontoret bedömningen att den föreslagna utvecklingen kommer att vara positiv. I det fortsatta planarbetet bör det utredas på vilket sätt vyn från Arenatorget över Globenkupolen kan bevaras.

Påverkan på kulturhistoriska värden i Skogskyrkogården, Slakthusområdet och Gamla Enskede

Skogskyrkogården är riksintresse för kulturmiljövården samt upptagen på Unesco:s lista över världsarv. Detta innebär att den ska garanteras skydd och vård för all framtid. En del i riksintresset är blickpunkter och accenter i landskapet samt utblickar mot omgivningarna. Mot denna bakgrund har Stockholmsarenans och övriga föreslagna nya byggnaders visuella påverkan på Skogskyrkogården studerats. Stadsmuseet har identifierat tre blickpunkter som särskilt viktiga; entrén till Heliga korsets kapell, entrén till Skogskapellet samt Almhöjden. Studierna visar att ingen av de föreslagna byggnaderna kommer att vara synliga från Skogskapellet eller från Almhöjden. Studien visar vidare att Stockholmsarenan med föreslagen utformning sannolikt kommer att kunna skönjas från entrén till Heliga korsets kapell, men endast under den tid av året då träden inte har löv. Då Stockholmsarenan endast kommer att skymta och dessutom alltid kommer att ses i ett sammanhang med Globen bedömer kontoret den visuella påverkan på Skogskyrkogården som acceptabel.

Genomförda beräkningar visar att ljudnivån från evenemang på arenan, vid större evenemang och med öppet tak, kan uppgå till 35-40 dBA inom norra delen av Skogskyrkogården. Vid stängt tak beräknas ljudnivån från arenan inte bli märkbar. Den ekvivalenta trafikbullernivån inom Skogskyrkogården är idag 40-55 dBA. Mot bakgrund av detta bedömer stadsbyggnadskontoret att evenemang på arenan inte kommer att störa friden på Skogskyrkogården och att inga ljuddämpande åtgärder med avseende på detta är nödvändiga.

Även Gamla Enskede är riksintresse för kulturmiljövården. I riksintresset ligger att bevara den befintliga bebyggelsens tidstypiska prägel samt att bibehålla gaturummets tydlighet och vegetationskaraktär. Vidare är Slakthusområdet utpekade som en kulturhistoriskt värdefull miljö och innehåller flera byggnader av god arkitektonisk kvalitet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att inga av de kulturhistoriska värdena i Gamla Enskede eller i Slakthusområdet riskerar att påverkas negativt av planförslaget.

Kollektivtrafik

Globenområdet trafikförsörjs idag av tre tunnelbanelinjer, spårväg samt ett stort antal regionala och lokala busslinjer. Den stora noden för kollektivtrafiken är Gullmarsplan. Från denna station är det ca 800 meter till den planerade Stockholmsarenan. Tunnelbanestation Globen ligger inom 500 meters gångavstånd och Tunnelbanestationerna Skärmarbrink och Blåsut med endast något längre gångavstånd. Detta ger sammantaget en mycket god kollektivtrafiktillgänglighet till Stockholmsarenan. I programförslaget identifierades Globen, Skärmarbrink och Blåsut som huvudstationerna för Stockholmsarenans besökare. Fortsatta studier har visat att det är svårt att öka trafikkapaciteten på station Blåsut till önskvärd nivå. Mot bakgrund av det planeras arenans publik framförallt hänvisas till stationerna Globen, Gullmarsplan och Skärmarbrink.

Det centrala läget med närhet till Stockholms innerstad innebär att Stockholmsarenan är mycket tillgänglig för ett stort antal av regionens invånare. I programförslaget angavs därför en kollektivtrafikandel på 100 % som mål för framtida besökarna. Detta är en vision som anger en tydlig inriktning och ambition för kommande utformningar och dimensioneringar av arenan. Idag passerar ca 160 000 trafikanter dagligen över Skanstullsbron vilket indikerar att det kollektiva transportsystemet har stor kapacitet att omhänderta framtida besökare till arenan. I samråd med SL har det konstaterats att kapaciteten i kollektivtrafiksystemet klarar 100 % av de förväntade publikflödena till arenan om de inte direkt sammanfaller med rusningstrafik. Detta kräver inga direkta investeringar i kollektivtrafikens anläggningar men förutsätter en större trafikutsättning av tunnelbanetåg vid stora publiktillströmningar. En viss upprustning av framförallt trappor och gångvägar vid och till stationerna behöver dock ske för att på ett bättre sätt kunna ta emot fortsatt stora strömmar av kollektivtrafikanter till området.

Biltrafik

Trafiken runt Globenområdet är intensiv. Nynäsvägen söder om Sofielundsmotet belastas av ca 100 000 fordon per dygn. Enskedevägen har ca 12 500 f/d. Arenavägen har i sin södra del en trafikmängd kring 22 000 f/d. Norr om Arenaslingan har trafikvolymen minskat till ca 13 000 f/d. Vid stora evenemang uppträder köer på Arenavägen, från Enskedevägen till Palmfeltsvägen och några gånger per år stängs Södra Länken när det är för många som samtidigt vill köra till Sofielundsplan och Globen, t ex vid Stockholm Horse show.

Stockholmsarenans trafik- och parkeringsanläggningar dimensioneras för ett normalfall med en fotbollspublik på ca 20 000 åskådare. Utöver det ska det visas hur ett extremfall med en konsert med 40 000 besökare kan hanteras. Detta extremscenario kommer att vara ovanligt maximalt ske 2-3 gånger per år. Extremscenariot kan även ses som en beskrivning av hur flera samtidiga evenemang i olika arenor i området kan påverka infrastrukturen.

En viktig planeringsfråga har varit hur Sofielundsmotet ska klara den ökade trafikbelastningen som Stockholmsarenan kan innebära. Redan idag stängs ena huvudtunnelröret på Södra Länken några gånger per år för att det kommer för många bilar på kort tid till evenemang på Globen. För att öka framkomligheten i Sofielundsmotet har olika förslag till ändrade trafiklösningar studerats. Studierna har visat att den dimensionerande tiden för Sofielundsmotet och för Enskedevägen/Arenavägen är timmen före ett stort arenaevenemang. För att kunna studera de två näraliggande korsningarnas samverkan har en simulering gjorts för en fredag kl 18.00-19.00 med evenemang. Målsättningen för förslagen till åtgärder har varit en strävan att få samma eller bättre framkomlighet än idag, även med en fullsatt Stockholmsarena.

Av de olika studerade alternativen visade det sig att en frisläppt högersväng från Södra Länkens ramps tillfart till Sofielunds cirkulationsplats, ett ytterligare körfält för den högersvägande trafiken i Enskedevägens norra huvudkörbana mellan Sofielundsplans trafikplats och Arenavägen - Enskedevägen och ytterligare en frisläppt högersväng i korsningen Arenavägen - Enskedevägen var det mest effektiva. Med dessa åtgärder bedöms framkomligheten bli densamma eller bättre vid ett framtida evenemang på Stockholmsarenan (med 40 000 besökare) än vid ett samtidigt evenemang på Globen och Hovet (med ca 18 000 besökare) idag.

För att förbättra tillgängligheten och framkomligheten ytterligare planeras även en direkt in- och utfart från Nynäsvägens avfartsramp till parkeringsgaraget under arenan.

Parkering

I programförslaget redovisas ambitionen att 100 % av besökarna ska kunna resa med kollektivtrafik till Stockholmsarenan, som en miljöinriktning på projektet. Det är dock sannolikt att vissa besökare kommer att välja att färdas med bil till evenemangen. Detta kommer att ställa krav på parkeringsmöjligheter. För normalfallet finns det redan idag tillräckligt med parkering i arenans närområde. För extremfallet bedöms det finnas behov av ca 8 400 parkeringsplatser. Det finns många alternativa parkeringsanläggningar som kan täcka detta behov. De största evenemangen äger rum på helger och under semestermånaderna maj-augusti. Under dessa tider är många av parkeringarna runt Globenområdet och i innerstaden tomma, då de boende och arbetande som brukar använda dem är borta.

Det finns ca 2 400 parkeringsplatser i omedelbar närhet till den planerade arenan. Inom 2 km gångavstånd från arenan finns det ytterligare 1 500- 2 000 disponibla gatuparkeringsplatser. I innerstaden finns det i dagsläget, enligt Stockholm parkerings hemsida, drygt 2 000 parkeringsplatser i parkeringshus där man får parkera en hel kväll för 30 kronor, vilket är betydligt billigare än i Globengaragen. Utöver detta finns 32 500 avgiftsbelagda gatuparkeringsplatser i innerstaden. I länet finns det även ca 10 800 infartsparkeringar. Vid Stockholmsmässan i Älvsjö finns ca 2 800 parkeringsplatser som kan samordnas vid stora arenaevenemang.

Den föreslagna parkeringen under arenan, södra torget och kontorskvarteret rymmer totalt ca 1 000 parkeringsplatser. Detta är dimensionerat för att klara parkeringsbehovet för tillkommande kontor och kommersiella lokaler samt för att säkerställa det antal parkeringsplatser som de internationella fotbollsorganisationerna kräver ska finnas vid en internationell arena.

Behovet av parkeringsplatser för tillkommande kontor och kommersiella lokaler ryms inom befintliga parkeringsgarage inom Globenområdet.

Mot bakgrund av ovanstående samt den mycket goda tillgängligheten till kollektivtrafik bedömer kontoret att parkeringsbehovet vid evenemang på Stockholmsarenan uppfylls.

Vid riktigt stora evenemang eller vid evenemang i flera av Globenrådets arenor kommer särskilda parkeringslösningar behöva ordnas, exempelvis att tillfälligt hyra parkeringsplatser vid Älvsjömässan, Slakthusområdet, närliggande idrottsplatser etc.

Vid en eventuell fortsatt utveckling av området för kommersiella verksamheter vore det positivt om möjligheten till en samutnyttjad parkeringslösning studerades, framförallt då detta ger bättre förutsättningar att minska konflikter mellan gångflöden och biltrafik.

Taxi till hotellet och Stockholmsarenans norra entréer angör från Norra torget. Södra entréerna och det nya kontorskvarteret angörs från Södra torget. Den stora taxiplatsen för arenabesökare som lämnar området föreslås bli Globentorgetstaxizon. En kompletterande taxizon inom Slakthusområdet kommer att utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Abonnerade bussar föreslås få parkera längs Enskedevägen samt längs Garagevägens västra sida i samband med evenemang i arenan. Sammantaget ger det ca 80 bussupställningsplatser. Även längs norra sidan av Palmfeltsvägen, östra sidan av Bolidenvägen och vid Enskede Gårds Gymnasium kan bussupställningsplatser skapas. I det fortsatta planarbetet bör även möjligheten att anordna bussupställning inom Slakthusområdet studeras närmare.

Gångvägar och cykelstråk (se även under avsnitt utrymning)

Evenemangen inom Globenområdet innebär temporärt stora flöden av människor. De stora publikströmmarna väntas komma från kollektivtrafik (Globen, Gullmarsplan och Skärmarbrink) och kommer då att naturligt gå på Arenatorgsnivån. Som en del av utvecklingen av Globenområdet planeras Arenatorget byggas in. För att säkerställa att stora gångflöden kan omhändertas planeras en 12 m bred passage genom den föreslagna gallerian.

För att ytterligare öka tillgängligheten för gående till arenan kommer en 5-6 meter bred gång- och cykelbana att byggas utmed Arenavägens västra sida när SL:s depåspår försvinner. Genom detta får Arenavägen en sammanlagd fri gångbanebredd om 9-10 meter, vilket innebär att ett stort antal åskådare röra sig längs med Arenavägen. När SL:s depåspår försvinner bedöms även Rökerigatan kunna utgöra ett komplement till Arenavägen.

Befintliga cykelstråk utmed Nynäsvägen är en mycket viktig del av söderorts cykelvägnät. Cykelstråken kommer att bevaras men kan komma att justeras i läge och utformning. I det fortsatta arbetet blir det viktigt att studera hur cykelnätet kan utvecklas för att göra det bekvämt att med cykel nå samtliga funktioner inom Globenområdet. Ett led i detta är att skapa cykelparkeringar i goda lägen, bland annat diskuteras väderskyddad cykelparkering i anslutning till distributionsgatan runt arenan.

Påverkan på Nynäsvägen/Södra Länken

I förhållande till programförslaget har arenan flyttats västerut så att den inte behöver grundläggas över Södra Länkens tunnlår. I ett fortsatt planarbete kommer en fortsatt dialog med Vägverket hållas med avsikt att minimera risken för påverkan på Nynäsvägen och Södra Länken.

Överdäckning av Nynäsvägen

En överdäckning av Nynäsvägen har många fördelar, bland annat skulle det innebära minskade störningar för kringboende från buller, en förbättrad risksituation och en förbättrad luftkvalitet i området. En överdäckning är dock ett mycket dyrt projekt, bland annat på grund av att det sannolikt skulle kräva ombyggnader av Södra länkens konstruktion samt en sänkning av Nynäsvägens körbanor. Kostnaden för detta är allt för stor för att det ska vara möjligt att genomföra detta som en del av arenaprojektet.

Arenavägen

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns goda förutsättningar för att utveckla Arenavägen till en kvalitativ och funktionell stadsgata för alla trafikslag. Viktiga delar i denna utveckling är en breddning av gångbanorna och att bebyggelsen längs gatan utvecklas med fler utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna. Detta förutsätter dock att den tunga trafiken kan ledas om till andra stråk och att spåren längs vägen kan tas ur bruk.

Påverkan på befintliga verksamheter

Föreslagen utveckling bedöms inte påverka någon av de befintliga verksamheterna inom Globenområdet negativt. Tvärtom bedöms förslaget bidra till en positiv utveckling av Globenområdet samt områdena kring Gullmarsplan och Slakthusområdet samt för näringslivet i stort i hela regionen.

Varken arenan eller det efter programsamrådet föreslagna kontorshuset söder om arenan kommer att påverka möjligheten att fortsatt bedriva och få myndighetstillstånd för bensinstationsverksamhet. Det är mot den bakgrunden inte nödvändigt att evakuera någon av bensinstationerna intill Sofielundsmotet. I och med den nya inriktningen på föreslagna kommersiella byggrätter bedöms det inte nödvändigt att utföra en konsekvensanalys för Farsta C samt stadsdelshandeln.

Slakthusområdet

Slakthusområdet har varit föremål för omfattande diskussioner under senare år. Det är idag ett område med delvis mycket låg exploatering och delvis nedslitet byggnadsbestånd. Mot bakgrund av Globenområdets växande betydelse kommer förändringstrycket på Slakthusområdet successivt att öka. I nuläget sker en gradvis omvandling till mer utåtriktade verksamheter i Slakthusområdets nordöstra del. En eventuell utveckling av hela Slakthusområdet kommer inte att utredas inom ramen för detta planprojekt. Det kan dock bli aktuellt att studera fastigheterna närmast den föreslagna arenan inom ramen för en utredning om en lokal flytt av Arenavägen.

Planarbete för en utvecklad tunnelbanedepå i Blåsut har påbörjats. Verksamheten på Slakthusdepån bedöms tidigast kunna avvecklas under år 2012.

Behovsbedömning

Inför programsamrådet bedömde stadsbyggnadsnämnden att detaljplanens genomförande inte kunde antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. I sitt programsamrådsyttrande bedömde Länsstyrelsen att planen skulle kunna innebära betydande miljöpåverkan med hänsyn till planförslagets konsekvenser för bland annat trafik, luftkvalitet, risker och störningar. Mot bakgrund av detta har stadsbyggnadsnämnden omprövat sitt ställningstagande och en miljökonsekvensbeskrivning enligt MB som behandlar ovanstående frågor har upprättats för detaljplanen Stockholmsarenan mm, S-Dp 2008-09117-54. Genomförande av detaljplanen för del av kv Arenan mm, S-Dp 2009-09318-54, bedöms inte kunna antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Trygghet och omgivningspåverkan

Utformningen av arenan och de offentliga rummen ska verka för en trygg och säker miljö för alla. Det handlar dels om trygghet för dem som ska vistas på eller invid arenan och vägen till och från denna, dels om trygghet för de mer passivt berörda, dvs. människor som vistas inom influensområdet men som inte aktivt medverkar vid de evenemang som anordnas på arenan. För de som vistas på arenan eller på väg till eller från arenan finns tydliga riktlinjer för trygga evenemang som kommer att tillämpas vid projekteringen av arenan. För de mer passivt berörda finns inga riktlinjer varför en inledande trygghetsanalys har genomförts.

Analysen har visat att Globenområdet idag har en relativt låg upplevd trygghet, särskilt under sen kvällstid. Detta beror delvis på avsaknaden av bostäder i Globenområdet vilket innebär att det oftast vistas få människor i området efter arbetstid. Det beror även på att området idag har få kopplingar till omgivande stadsdelar och att rörelsestråken generellt sett har korta siktlinjer.

Studien kommer i ett fortsatt planarbete utvecklas till att beskriva och belysa hur tryggheten i området påverkas av den planerade arenan. I detta arbete blir det viktigt att identifiera hur rörelser av besökare till arenan eventuellt kan påverka boende i området. Avslutningsvis kommer studien att utgöra underlag för bedömning av behov av trygghetshöjande åtgärder.

Luftkvalitet

Tillgängliga prognoser och utredningar från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund visar att kvävedioxid- och partikelhalterna (PM10) i luften vid Nynäsvägen, direkt öster om planområdet, ligger nära och bitvis över miljö kvalitetsnormernas (MKN) gränsvärden. Prognoserna visar vidare att det är lägre risk att MKN överskrids vid Enskedevägen, söder om området.

Med detta som bakgrund har en utredning om hur luftkvaliteten i området påverkas av Stockholmsarenan och övriga föreslagna verksamheter utförts. Beräkningarna visar att genomförandet av planförslaget inte kommer att innebära någon förhöjning av vare sig års-, dygns- eller timmedelvärdena för varken kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) på Nynäsvägen. Det beror framförallt på att den uppskattade ökningen av trafiken är en mycken liten del av den totala trafikmängden på Nynäsvägen. Beräkningarna visar vidare att genomförandet av detaljplanen kan leda till en ökning av årsmedelvärdet för både kvävedioxid och PM10 med 1 µg/m³ vid Enskedevägen. Dygns- och timmedelvärdet på Enskedevägen skulle enligt beräkningarna inte få en märkbar påverkan av den trafik som Stockholmsarenan mm genererar.

Kvävedioxidhalterna på torget söder om arenan beräknas bli mellan 24 – 32 µg/m³. Vid utformning av torget och arenans entréer rekommenderas därför att hitta en lösning där det undviks att besökare vistas längre tider på området närmast Nynäsvägen.

Utrymning och brand

Arenans föreslagna utformning innebär att utrymning kommer att ske via 8 separata trapphus i arenans kortsidor och via 18 trappor längs arenans långsidor. Utöver detta finns 4 separata trapphus för räddningsinsatser. För att möjliggöra en snabb utrymning är det av stor vikt att områdena runt arenan utformas på ett sätt som innebär att omfattande trängsel inte uppstår utanför arenan.

En tömning av arenan efter ett normalstort evenemang med 20 000 åskådare, beräknas ske inom 15 minuter. Vid ett stort evenemang med 30 000 åskådare beräknas tömningen ske inom 30 minuter och vid ett mycket stort evenemang med 40 000 åskådare inom 40 minuter. Med de föreslagna gångvägarna längs Arenavägen och Nynäsvägen räcker kapaciteten (bredden på gångvägarna) för att publiken kan rymmas på dessa under sin vandring från arenabesöket. Det kan förekomma att mindre grupper väljer att gå på Arenavägen. Eftersom inga större bilströmmar regelmässigt förekommer på Arenavägen vid de tider som evenemangen vanligtvis slutar, bör detta inte innebära någon oacceptabelt hög trafiksäkerhetsrisk.

Arenan samt gångytor och trappor invid arenan dimensioneras för att kunna nödutrymmas på maximalt 8 minuter vid en fullsatt arena. Vid utrymning av arenan kommer gångtrafiken stundtals att röra sig i Arenavägens körytor för att ta sig till/från tunnelbanestationer. Inskränkningar i fordonstrafiken, i form av avspärrade körfält eller liknande kan då förekomma under kortare tidsperioder innan en framtida omdaning av Arenavägen ger förutsättningar att skapa ännu bredare gångytor.

Framkomligheten för räddningsfordon, både vid normal tömning och vid nödutrymning bedöms i helhet som relativt god. Personströmmarna utmed Arenavägen och gång- och cykelvägsstråket utmed Nynäsvägen kommer vid normalstora evenemang att vara så pass utspridda att det går att passera med utryckningsfordon. De ökade personströmmarna utmed Arenavägen kommer vid riktigt stora evenemang att medföra problem att köra längs med Arenavägen. Alternativ tillfart kan ske via t.ex. Slakthusområdet för att sedan korsa personflödet vid infart till Stockholmsarenan. Personflöden från Arenan till gång- och cykelstråket utmed Nynäsvägen kommer då aktivt ha stoppats och bedömningen är att de fåtal som utrymmer dit, bl.a. personer från kommersiella lokaler etc, kommer att vara så pass utspridda att det går att passera med utryckningsfordon.

Brandposter med tillräcklig kapacitet planeras i anslutning till de fyra insatstrapphusen.

Projektgruppen för Stockholmsarenan har en fortlöpande dialog med polis, räddningstjänst och sjukvård genom en serie med möten en gång per månad där projektets arbete med både utformning och mer detaljerade säkerhetsfrågor diskuteras. Med utgångspunkt i dessa möten utvecklas sedan arenans utformning och projektets handlingsplaner kontinuerligt.

Farligt gods och miljöstörande verksamheter

Nynäsvägen är en primär transportled för farligt gods. Avståndet mellan arenan samt en eventuell tillbyggnad av Quality Hotel Globe och körbanan underskrider det minimiavstånd som Länsstyrelsen rekommenderar för bebyggelse längs vägar med farligt gods. Mot bakgrund av detta har Brandskyddslaget genomfört en riskanalys med avseende på hantering och transporter av farligt gods i Globenområdet. I riskanalysen har transporter på Nynäsvägen och Arenavägen samt hantering i Slakthusområdet och vid bensinstationerna i korsningen Arenavägen/Enskedevägen beaktats.

Resultatet av analysen visar att transporter av farligt gods på Nynäsvägen samt dess anslutningar till/från Södra länken medför en förhöjd risknivå inom planområdet. En sammanläggning av frekvenser och konsekvenser visar att risknivån ligger inom det område där man ska sträva efter att reducera risken så långt det är möjligt och bedöms vara rimligt ur ett kostnads-/nyttaperspektiv. Detta innebär att man ska ta hänsyn till åtgärdernas kostnad i förhållande till den riskreducerade effekten. Den begränsade risknivån beror bl.a. på att nivåskillnaden mellan avfartsrampen från Södra länken och planerad ny bebyggelse inom planområdet utgör en avskärmande barriär som i sig har en riskreducerande effekt.

Enligt analysen medför transporter av farligt gods på Arenavägen en så begränsad påverkan på risknivån inom planområdet att dessa olycksrisker inte behöver beaktas vid förslag till riskreducerande åtgärder. Detta konstateras utifrån beräkningar av hur stort antal transporter av farligt gods som faktiskt

krävs på Arenavägen för att olycksrisker förknippade med dessa ska innebära en oacceptabel risknivå i planområdet.

Det har endast identifierats ett fåtal åtgärder för farligt godsolyckor som bedöms rimliga att vidta i och med den begränsade påverkan på risknivån förknippad med dessa olyckor. Det begränsade avståndet mellan ny kontors-/verksamhetsbyggnad i områdets södra del och Shells bensinstation innebär dock att åtgärder även behöver vidtas för att reducera risken förknippade med hanteringen av brandfarlig vara på bensinstationen. Utifrån riskanalysen föreslås att följande åtgärder vidtas vid ny bebyggelse inom det aktuella planområdet:

- Obebyggda områden inom ca 15 meter från Södra länkens avfartsramp utförs så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Byggnaders ventilationssystem utformas med hänsyn tagen till risk för spridning av gaser vid olycka på anslutningar till/från Södra länken
- Utrymningsstrategin för byggnader inom planområdet ska dimensioneras med placering av utrymningsvägar så att dessa går att utrymma bort från Nynäsvägen respektive Arenavägen om olycka inträffar på någon av dessa vägar.
- Fasad mot drivmedelsstation ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 60 till en höjd av 8 meter ovan mark. Mellan 8 och 12 meter ovan mark ska fasaden utföras i lägst brandteknisk klass E30. Över 12 meter ovan mark får fasaden utföras utan brandteknisk klass. Fasaden får inte placeras inom följande skyddsavstånd från respektive riskkälla inom drivmedelsstationen:
 - Avluftningsrörets mynning från cistern, 6 meter
 - Mätarskåp, 9 meter
 - Pejlförskrivning till cistern, 3 meter
 - Lossningsplats för tankfordon, 12,5 meter

Brott och hotbild

Uppförandet av Stockholmsarenan bedöms inte på något dramatiskt sätt förändra den hotbild för kriminella handlingar som redan finns i Globenområdet. Detta innebär att det som kan sammanfattas som ”arenabrott” kommer att bli det dominerande inslaget av brottsaktiviteter. Vid sidan om dessa brott är tillgreppsbrott rent allmänt ett problem inom Globenområdet redan i dag. Försättningsvis behöver en fördjupad studie av hur brottsligheten i närområdet kommer att påverka arenan göras. Det är inte självklart att en arena är orsaken till en eventuell ökning av den brottsliga aktiviteten. Det kan också vara tvärt om att befintlig brottslighet blir ett problem för arenan.

Idrottsförvaltningen påpekar att parkering och kommersiell verksamhet bör undvikas under Stockholmsarenan. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att detta vid särskilda evenemang kan innebära situationer som inte är optimala ur säkerhetssynpunkt. Med dagens hotbild och vid ”normala” arrangemang innebär det dock, enligt projektets säkerhetskonsulter, inget problem. Vid en ökad hotbild mot samhället eller vid specifika arrangemang kan det dock innebära vissa begränsningar, antingen i användandet av arenan eller av parkeringen eller de kommersiella lokalerna.

Buller

Bilburen trafik är den största källan till buller i planområdet och närliggande bostadsområden. Även verksamheter vid Slakthusområdet ger en viss bullerpåverkan i omgivningen. Enligt miljöförvaltningens bullerkartering ligger den ekvivalenta ljudnivån inom planområdet på mellan 50-60 dB(A). Den ekvivalenta ljudnivån vid bostäder i Blåsut i höjd med planområdet ligger på 60 – 65 dB(A) och i Gamla Enskede är bostäderna i direkt anslutning till Nynäsvägen och Enskedevägen mest utsatta med ekvivalenta ljudnivåer på upp till 60 dB(A). De nya trafikströmmar Stockholmsarenan uppskattas ge upphov till beräknas inte öka trafikbullernivåerna på någon av dessa gator.

Utöver buller som härstammar från trafik så kan Stockholmsarenan ge upphov till buller, dels när åskådare anländer till eller ska ta sig från området, dels vid publikjubel eller andra aktiviteter som förekommer på själva arenan. Bullernivån från arenarummet kommer att vara möjlig att påverka då Stockholmsarenan planeras att få ett skjutbart tak. Det finns således möjlighet att stänga taket för att begränsa det evenemangsrelaterade bullret.

Beräkningar av det evenemangsrelaterade bullret har utförts med utgångspunkt i grunddata uppmätta vid konsert och publikjubel vid fotbollsmatch vid Söderstadion. Ljudnivåerna avser ett medelvärde dB(A) (ekvivalenta ljudnivåer) som uppkommer under ett evenemang t.ex. fotbollsmatch eller konsert, under den tid som evenemanget pågår. Beräkningarna av ljudnivåer presenterar därför maximala konsekvenser av förslaget. Variationer i ljudnivåer under olika evenemang kommer att förekomma.

Med öppet tak på Stockholmsarenan beräknas ett medelvärde av ljudnivåerna vid närmaste bostadsfasad bli över 50 dB(A) vid publikjubel och över 55 dB(A) vid konsert. Med stängt tak över arenan uppskattas medelvärdet av ljudnivån uppgå till ca 45 dB(A) från publikjubel och 50 dB(A) från konserter. De maximala ljudnivåerna uppskattas bli 10 dB(A) över de ekvivalenta nivåerna för respektive evenemang.

Ljudnivåerna från Stockholmsarenan med öppet tak överskrider periodvis riktvärden för industribuller vid publikjubel. Med ett stängt tak uppfylls riktvärden för externt industribuller under dagtid. För att uppfylla riktvärden för externt industribuller vid kvällstid, samt under söndag och helgdag, bör taket utformas så att arenan absorberar minst ytterligare 5 dB(A) med stängt tak. Vid konserter med öppet tak, behövs åtgärder som absorberar 5 – 15 dB(A), för att uppfylla riktvärden vid de närmaste bostäderna öster om Nynäsvägen. Det rekommenderas därför att konserter i arenan genomförs med stängt tak.

Det bör dock i sammanhanget påpekas att de närmaste bostadsfasaderna idag redan har medelljudnivåer på mellan 60 till 65 dB(A) från vägtrafiken och maximala ljudnivåer över 70 dB(A) vid fordonspassager. Ljudnivåerna från Nynäsvägen är därmed högre än de ljudnivåer som uppkommer från Stockholmsarenan. Nynäsvägen kommer således att vara den dominerande bullerkällan i närområdet även vid ett genomförande av Stockholmsarenan.

Ljusstörningar

I nuläget är Globenområdet och närliggande bostadsområden öster om Nynäsvägen utsatta för vissa ljusstörningar från Globenområdet, främst då Globen lysas upp vid olika evenemang. Nynäsvägens gatubelysning utgör även en ljuskälla för närliggande bostadsområden. Från arenan bedöms tre typer av

ljuseffekter kunna förekomma. Dessa är belysning i arenarummet, ljus genom transparenta delar av fasaden samt yttre evenemangsljus. Arenans föreslagna utformning, med ett avrundat och skjutbart tak samt med belysningen placerad under takkonstruktionen, bedöms minimera störningar på kringliggande bostäder från arenans strålkastare. Detta då enbart reflekterat ljus kommer ut ur det öppna taket. Med öppet tak kommer dock natthimlen att lysas upp vid olika evenemang. Eventuella ljusstörningar från glaspartier mm i fasaden samt yttre evenemangsbelysning är inte frågor som regleras i detaljplan och kommer därför inte att behandlas i det fortsatta planarbetet.

Vibrationer

Sprängningsarbeten under byggperioden leder till kortvariga vibrationer som kan orsaka obehag hos de boende i närområdet. Arenan kommer att grundläggas på ett sådant sätt att publik inte kan orsaka vibrationer som påverkar arenan. Med rätt grundläggning bedöms sannolikheten att vibrationer skall uppkomma i omgivningen som obefintlig.

Trafikstörningar under byggtid

Under byggtiden förutsätts inga trafikstörningar på Nynäsvägen och Södra länken ske. Även Arenavägen ska vara öppen för trafik under byggtiden, men temporära avstängningar kan bli nödvändiga under kortare tider. Arenavägen ingår i Stockholms primära vägnät, det nät som har störst betydelse för regionens funktion. Avstängningar kommer endast att ske efter samråd med och godkännande av väghållaren.

Grönstruktur och rekreation

Vid ett genomförande av Stockholmsarenan inom den av kommunfullmäktige anvisade tomten är det inte möjligt att bevara någon del av Sandstuparken. Exploateringsnämnden har bedömt att en fullödig grönkompensation för ianspråktagandet av Sandstuparken inte är möjlig. De nya torg, platser och gatumiljöer som skapas inom och i direkt anslutning till planområdet kommer att ha en annan karaktär än dagens naturområde och till stor del utformas som gatuplanteringar på bjälklag. Det är därför av största vikt att dessa anläggs med fullgoda trädplanteringar och rikast möjliga vegetation och på ett sådant sätt att de rekreativa värdena inom området främjas och förstärks.

Klimatpåverkan

Stockholmsarenan och övriga nya föreslagna verksamheter kommer att leda till en ökad trafikalstring. Emission från trafik och transporter leder till ökad klimatpåverkan. Mot bakgrund av detta är det viktigt att belysa hur transporter till och från området kan ske. Planområdets centrala läge och mycket goda tillgänglighet till kollektivtrafik innebär att samtliga besökare till arenan och övriga verksamheter kan använda kollektiva transportmedel. Att vissa besökare till arenan och övriga föreslagna verksamheter väljer att resa med bil kan dock inte uteslutas. Genom att bygga arenan så att kollektivtrafikanterns behov av genhet, bekvämlighet och komfort tillgodoses samt genom att begränsa antalet parkeringsplatser för arenan säkerställs att de allra flesta väljer att åka kollektivt.

För att ytterligare stimulera kollektivtrafiken kan exempelvis biljettsystemet utformas så att kollektivresan ingår i biljettpriset och att färdvägen är enkel att förstå. Ett annat sätt att minska bilresandet och behovet av parkeringsplatser är att erbjuda attraktiva lägen för charterbussar och gruppresor. Vidare bör cykelparkeringar placeras i bättre lägen än bilparkeringar. Sammantaget uppfyller föreslagen bebyggelse stadens bedömningsgrunder vad gäller

lokalisering i närhet av infrastruktur som kan främja energisnåla transportalternativ.

I ett fortsatt planarbete blir det även viktigt att studera hur arenan kan energiförsörjas på ett energieffektivt sätt. Avfalls- och godshanteringen både under produktion och med anläggningen i drift bör utföras så att klimatpåverkan minimeras. Resursförbrukning från ingående byggnadsmaterial, byggkonstruktioner samt under byggprocessen bör hållas minimal. Material, konstruktioner, installationer och byggmetoder väljs med låg miljöpåverkan.

Samlat grepp för utveckling av hela stadsdelen

Under våren 2009 lanserades Vision Söderstaden 2030. Visionen omfattar områdena i och kring Gullmarsplan, Globenområdet och Slakthusområdet. Stadens ambition är att skapa en integrerad och dynamisk stadsdel med bostäder, arbetsplatser, handel, upplevelser och nöjen i världsklass.

Förslag på bostäder i planområdet

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det, med hänsyn till den dåliga luftkvaliteten samt närheten till trafikleder för transport av farligt gods, inte är möjligt att bygga bostäder inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret delar dock uppfattningen att det i en vidare utveckling av närområdet vore positivt med ett inslag av bostäder. Detta ligger även i linje med ambitionen i Vision Söderstaden 2030.

Ekonomi

Frågor om finansiering behandlas inte i planprocessen. Sammantaget kan dock konstateras att genomförda kalkyler anger att det finns förutsättningar att bygga en arena i det föreslagna läget som är kostnadsneutral för staden.

Samlokaliseringsfördelar

Om Stockholmsarenan byggs på föreslagen plats kan den på många sätt samverka med befintliga arenor och verksamheter i Globenområdet. Exempelvis kan gemensamma funktioner såsom kök, varu- och avfallshandling samt lagringsutrymmen samnyttjas. Andra mycket viktiga funktioner som skapar synergieffekter är personal, parkering samt anslutning till befintliga tekniska installationer, vilket skapar stora möjligheter till energiåtervinning. Vidare innebär ett utvecklat evenemangsområde stora konkurrensfördelar för evenemangsarrangörer, bland annat då evenemang kan anpassas till lämplig arena beroende på typ av produktion samt efterfrågan på biljetter.

Förutom Stockholmsarenan planeras det för flera nya och utvecklade verksamheter i Globenområdet; utbyggnad av Quality Hotel Globe, turistattraktionen Sky View samt en inbyggnad av Arenatorget med ett utökat handel- och evenemangsutbud. I samspel med Stockholmsarenan kommer detta bidra till att ytterligare stärka området attraktionskraft.

Sakägare

Sakägare är de som bor eller äger fastigheter inom eller som direkt angränsar till planområdet samt de som har rättigheter inom planområdet. Då arenan är ett mycket stort stadsbyggnadselement har stadsbyggnadskontoret i detta fall bedömt att även ett antal boende och fastighetsägare på östra sidan av Nynäsvägen bör anses vara sakägare.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av vilka som bör anses vara sakägare kan i detta skede av planprocessen inte överklagas. Det som går att överklaga i planprocessen är beslutet att anta detaljplanen. I denna överklagan kan man även bestrida stadsbyggnadskontorets bedömning kring vilka som är besvärberättiga (sakägare). Denna överklagan ställs till Länsstyrelsen, men ska skickas till Stadsbyggnadskontoret.

Behov av Stockholmsarenan

I Stockholms stads gemensamma vision för Stockholms utveckling, ”Vision 2030”, etablerade staden ambitionen att bli en storstad i världsklass. I detta arbete föreligger behov av utveckling inom en rad områden, bland annat vad gäller evenemang. För att Stockholm ska kunna nå målet, att bli en evenemangsstad i världsklass, krävs bland annat nya arenalösningar. Stockholm som huvudstad behöver större och modernare arenor för att kunna ta emot världsartister och idrottsstjärnor. Dessutom saknar fotbollslagen i Stockholm moderna och säkra arenor med en större kapacitet, som uppfyller UEFA- och FIFA's regelverk för internationell fotboll.

Enligt undersökningar som KTH och Stockholm Globe Arenas genomfört genererar evenemang stora intäkter för staden. Turistnettot för Globenarenorna; Ericsson Globe, Annexet, Hovet och Söderstadion, är idag beräknad till ca 1,5 miljarder kr/år. Intäkterna baseras på vad tillresta spenderar i staden i samband med evenemang.

Stockholm kan med dagens arenautbud inte husera de större stadionevenemangen. Detta medför ett reducerat turistunderlag och med det minskade intäkter och arbetstillfällen för staden. Genom Stockholmsarenan stärks Stockholms ställning som evenemangsstad och kan på så sätt attrahera större artister och evenemang till staden än vad som är möjligt idag. Stockholmsarenan ska bidra till att stärka näringslivet genom att tillgodose ett idrottsligt och kulturellt behov.

5. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att lokaliseringen av Stockholmsarenan inte är till fördel ur risksynpunkt, då ytan där arenan kan förläggas är mycket begränsad och byggnaden är omgärdad av vägar där det transporteras farligt gods. I det fortsatta planarbetet behöver staden visa att, och hur, planen kan genomföras utan att risksituationen blir oacceptabel.

Avståndet till Nynäsvägen som är primär transportled för farligt gods är endast 10-15 meter. Länsstyrelsen förordar att 25 meter lämnas bebyggelsefritt intill rekommenderade transportleder för farligt gods.

Arenan är tänkt att kraga ut över Arenavägen som är planerad för stora gångströmmar. Länsstyrelsen anser att problematiken kring Arenavägen är beskriven något lättvindigt i riskutredningen, med tanke på att vägen är en sekundär transportled för farligt gods och dessutom ingår i omledningsvägnätet för Södra Länken, som i sin tur är primär transportled för farligt gods. Länsstyrelsen önskar en tydligare beskrivning hur arenavägen ska användas och hur trafiksituationen är tänkt att lösas i området.

Länsstyrelsen ser fram emot den fortsatta riskutredningen, där verksamheter inom Slakthusområdet och bensinstationerna söder om programområdet kommer att beskrivas. Vidare anser Länsstyrelsen att riskreducerande

åtgärdsförslag, främst när det gäller närheten till Nynäsvägen, behöver presenteras noggrant i det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen uppmanar att utrymningsvägar och tillgänglighet utreds tidigt i processen och att polis, landsting och räddningstjänst ges tillfälle att yttra sig och påverka planeringen av området.

Länsstyrelsen förutsätter att trafiklösningar för såväl området i stort som i anslutning till arenan samt förutsättningarna för att förstärka kollektivtrafiken vid större evenemang utreds och redovisas i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen förutsätter att luftkvaliteten utreds och att miljökvalitetsnormerna klaras inom de områden där människor vistas.

Länsstyrelsen anser att planen kan komma att innebära betydande miljöpåverkan med hänsyn till planförslagets konsekvenser för bland annat trafik, luftkvalitet, risker och störningar. Dessa konsekvenser behöver analyseras var och en för sig men även samlat, varför Länsstyrelsen rekommenderar staden att utföra en miljöbedömning samt upprätta en väl avgränsad miljökonsekvensbeskrivning enligt MB 6 kap.

6. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter i detta skede av planarbetet.

7. Sakägare och boende i fastigheter inom fastighetsförteckningen

Övergripande ställer sig **CEREP Stadion AB** mycket positiva till programförslaget. CEREP Stadion AB ser dock att de vill framföra en reservation avseende vikten av att infrastruktur och parkering i kommande utveckling ej inverkar negativt på existerande verksamhet.

AB Svenska Shell har inga synpunkter på föreslagen nybyggnad förutsatt att den inte påverkar deras möjlighet att fortsatt bedriva och få myndighetstillstånd för bensinstationsverksamhet på fastigheten.

Brf Skärmarbrink nr 3, Pastellvägen 13 Johanneshov, anser att arenan är lite väl hög i förhållande till befintliga globenhotellet och omgivningar. Föreningen undrar om bullernivåer från evenemang på arenan kommer att hållas inom rimliga gränser. Föreningen undrar vidare om det är möjligt att anlägga arenan mer åt Slakhusområdet, eller vrida arenan 90°. Avslutningsvis önskar föreningen att Nynäsvägen överdäckas mellan befintlig gångbro och Sofielundsplan för att ge mer mark, gröna ytor mm.

Ingo Källman, Pastellvägen 20 Johanneshov anser att det är viktigt att det byggs mycket parkeringsplatser i området. Han föreslår att bensinstationerna söder om området flyttas, tex till Gullmarsplan. Vidare bör Arenavägen göras om till en shoppinggata och systembolaget flyttas närmare Globens tunnelbanestation. Avslutningsvis påpekar han vikten av att sätta upp mer belysning på gångbron och gångvägen mellan arenan och Blåsut tunnelbanestation, idag är det alldeles för mörkt i området.

8. Övriga boende

Birgit Durgé, Lindevägen 40 Enskede Gård, anser att arenans placering tycks vara resultatet av ett panikbeslut. Närheten till fem tunnelbanestationer kan inte vara tillräckligt skäl till att bygga en jättearena på platsen. Bygget kommer att ge alldeles för många nackdelar med trafik och andra störningar för att kunna försvaras. Globen bör fortsätta vara en unik blickpunkt i Stockholmsbilden och inte konkurreras ut genom en ful jättekoloss intill. Slakthusområdet är idag en gravt ljud- och luftförorenad närmiljö för boende som bör saneras innan all annan byggnation. Idag rådet trafik- och parkeringskaos på Arenavägen och gatorna omkring när Globen har ett evenemang. Hur blir det med ytterligare en arena? Hon konstaterar att en stor idrottsarena behöver mycket större utrymme än föreslaget och uppmanar staden att tänka om.

Tobias Ternstedt, Kolonivägen 10 Enskede, anser att förslaget för den nya arenan kommer att ge väsentlig trafik- och miljöpåverkan för området Gamla Enskede. Hur ska ökad biltrafik förhindras i det närliggande området? I området söder om Enskedevägen är det många barnfamiljer som bor. Ökad trafik i området skulle avsevärt påverka kvalitet i boendet negativt och dessutom öka risken för de barn som bor och leker i området. Gamla Enskede störs idag endast i måttlig mån av Söderstadion och Globen.

Tobias Ternstedt anser att förslaget ger ett stort antal frågor på hur trafik och parkeringssituationen i området kring Gamla Enskede skall hanteras. Han undrar om mätningar av trafikmängden före och efter arenans genomförande kommer att göras i området Gamla Enskede samt vilka handlingsplaner som finns för att lösa problemen ifall området får agera parkeringsplats för alla som trots allt tar bilen, pga bristen av tillräckligt med planerade parkeringsplatser under och/eller kring arenan. Kan området kring Gamla Enskede bli förbjudet för biltrafik som ej ska till fastigheterna?

Idag leds trafiken från Nynäsvägen mot Globen och Söderstadion upp på Arenavägen efter endast en mycket kort sträcka på Enskedevägen. Dagens lösning är ur boendes synpunkt rätt så bra eftersom det innebär att trafiken i mindre omfattning påverkar Gamla Enskede. Om trafiken mot arenan skall ledas längs med Enskedevägen så skapar detta ytterligare buller och olägenheter såsom avgaser för de boende i ett redan hårt belastat område. Vad kommer att göras för att hantera detta? Kommer trafikmätningar och bullermätningar på Enskedevägen och i Gamla Enskede att utföras före och efter? Hur hanteras markanta öknings? Idag är området Gamla Enskede hårt utsatt för buller men detta ska åtgärdas med hjälp av ett bullerplank utmed Nynäsvägen. Tobias Ternstedt konstaterar att men med ökad trafik vid evenemang på helger skulle det nya programförslaget avsevärt försämra kvaliteten på boendet i området. Hur hanteras detta? Kan dagens bristfällig bullerskydd utmed Enskedevägen förstärkas och förbättras ifall trafiken på vägen ökas? Finns det alternativa vägar att leda in trafiken mot arenan?

Tobias Ternstedt efterfrågar ett förtydligande och publicering av underlaget till beslutet från Stadsbyggnadskontoret att en MKB ej behöver upprättas. Han anser att arenan i hög grad kommer att påverka situationen för trafik, buller och avgaser, dvs både miljö och människors hälsa, i Gamla Enskede söder om Enskedevägen. Området anses av Stadsbyggnadskontoret vara av särskild vikt ur ett kulturarvsperspektiv. Om arenabygget inte adresserar ovanstående beskrivna problem så kan det mycket väl vara starten på ett förfall av kulturarvet då fastighetsägarnas intresse för att vårda och sköta sina hus

drastiskt riskerar att minska. Även om dessa synpunkter ej bör utredas specifikt i en MKB så behöver dessa adresseras i fortsatt arbete med arenan.

Helga och Gunnar Messel, Smala vägen 3 Enskede, saknar en helhetssyn och anser att projektbeskrivningen är utformat enbart med fokus på arena-besökarnas och handelns behov. Argumenten och motiven - närhet till city och infrastruktur - som framförs som stöd för placeringen av arenan söder om Globen ifrågasätter de på alla punkter.

Vid evenemang kan det bli sammantaget omkring 100 000 människor som rör sig inom Globenområdet. Den kultur- och byggnadshistorisk unika boendemiljön i Gamla Enskede från förra sekelskiftet med många smala gränder och små parker tål inte invasionen av tiotusentals bilar och människor utan att förstöras för gott. Det är dessutom rent praktiskt inte möjligt att ytterligare "bilverksamhet kan ske i det omkringliggande gatunätet" som det står. De bestrider förslaget bedömning av konsekvenserna och anser att det nästan är patetiskt att läsa om att arenan inte kan ses från Heliga korsets kapell under "den tiden av året då träden har löv", den enda konkreta bedömningen av kulturmiljön man förefaller ha gjort.

Tunnelbanetraffiken är redan nu kraftigt överbelastad både in mot stan eller utåt timmen före eller efter evenemang i Globenområdet. Det gäller även med bil. T-banans signalsystem är redan i nuläget maximalt belastad och lär enligt expertisen inte tåla att flera tåg kan sättas in vid evenemang.

Rondellen vid Sofielundsplan är en flaskhals. Avlastning västerut och/eller utbyggnad för bussupställningsplatser kommer i direkt konflikt med boendemiljön vid Enskedevägen, infarten till området vid Kolonivägen och ända fram till Sockenplan. Det innebär också att huliganerna släpps rakt in i bostadsområdet.

När det gäller säkerhet och trygghet är förslaget utformat enbart ur arenabesökarnas och handelns perspektiv utan den ringaste hänsyn till boende i angränsande områden. Detsamma kan sägas om miljöpåverkan, ljus, ljud och luft.

I förslaget finns utomordentligt vackra bilder av såväl publika ytor vid arenan som Arenavägen med breda trottoarer, caféer, shopping mm. Helga och Gunnar Messel anser att bilderna är helt orealistiska därför att det kommer bli för trångt. De frågar vidare vem som vill flanera där när samtidigt all slags tung trafik och ibland även transport av farlig gods fortfarande ska äga rum.

Till sist vill de ifrågasätta en av de tyngsta förutsättningar för projektet, nämligen kostnadsneutraliteten för skattebetalarna, inte minst mot bakgrund av att även Superarenan i Solna ska vara klar 2012. Har Stockholmsområdet verkligen behov av två stora arenor i framtiden där det blir allt viktigare att skapa ett hållbart och klimatsmart samhälle som hushåller med våra samlade resurser, vilket är något helt annat än kortsiktiga resurskrävande "totalupplevelser" med shopping för att använda förslaget trendiga uttryck.

Arenan i sig ser ut att ha en funktionell och vacker utformning men den förtjänar större utrymmen runt omkring än vad som är möjligt med den tilltänkta placeringen. Bygg klimatsmarta bostäder i Globenområdet och - om fortsatta utredningar kommer fram till att det behövs en arena till så välj en placering som inte förstör befintlig infrastruktur.

Lisa och Anders Löfstedt, Enskedevägen 3 Enskede, anser att programförslaget enbart fokuserar på de kommersiella intressen som finns, dvs enbart utgår från de vinster som finns att göra för staden och näringsidkare i området, samt hur man kan skapa en lättillgänglig och säker plats för de besökare som förväntas komma till arenan. Att det bara ett par hundra meter från den planerade arenan ligger ett tätbebyggt villaområde med många småbarnsfamiljer berörs inte. Inte heller berörs det faktum att villaområdet är av kulturhistoriskt intresse. De anser vidare att deras möjlighet att göra sin röst hörd har inskränkts då de inte fått ställning som sakägare, trots den stora påverkan som en nya arena kommer att ha på de villaägare som bor närmast. De anser att det, om hänsyn tas till de boendes intressen, är klart olämpligt att bygga arenan på föreslagen plats. Området är redan hårt belastat och problem finns redan vad gäller såväl de allmänna transportmedlen som belastningen på omkringliggande vägnät. De har också svårt att se hur man med denna placering ska kunna garantera de boendes säkerhet samt att de boende inte utsätts för ytterligare buller, föroreningar m.m. Lisa och Anders Löfstedt föreslår att Stockholms stad därför i första hand väljer en annan placering för den nya arenan. Om så inte sker måste man åtminstone ta fram tillfredsställande lösningar som också tillgodoser de boendes intressen. Vidare måste lösningar presenteras för hur Gamla Enskede ska kunna bevaras som en lugn och fridfull trädgårdsstad.

Tillsammans med befintliga arenor, kontorsbyggnader och planerat shoppingcenter kommer det stundtals att vistas upp emot 100 000 besökare inom Globenområdet. Detta är inte kollektivtrafiken anpassad för. Redan i dag råder det stora svårigheter att ens komma med tunnelbanetågen från city i samband med olika evenemang. Tunnelbanans signalsystem medger inte ytterligare tågset under rusningstrafik, detta måste lösas. Det kan inte vara godtagbart att de boende i de södra förorterna inte ska kunna använda kollektivtrafiken för att ta sig till och från arbetet, hämta barn på dagis m.m.

Lisa och Anders Löfstedt konstaterar att det i programförslaget förutskickas transporter med skyttelbuss från bl.a. pendeltågsstationer och ”remote-parkeringar”. Vid samrådsmötet föreslogs att uppställningsytor för dessa bussar (och supporterbussar m.fl.?) skulle anordnas längs med Enskedevägen. Detta är helt oacceptabelt av flera skäl. Dels innebär en sådan placering ett störande inslag för oss boende eftersom uppställningsplatserna hamnar i princip granne med våra hus. Dessutom innebär närheten till bostadsområdet en mycket stor säkerhetsrisk med hänsyn till t.ex. huliganism. De uppställningsytor för bussar som krävs bör därför i stället placeras i anslutning till bussterminalen vid Gullmarsplan.

Södra länken är redan i dag hårt belastad och klarar inte av ytterligare trafik. En ny lösning måste därför hittas för den ytterligare belastning som Stockholmsarenan kan tänkas medföra. I annat fall kommer inte trafik till och från Gamla Enskede och andra intilliggande bostadsområden att vara möjlig. Redan i dag uppstår köer och låsningar i trafiken vid evenemang inom Globenområdet. Till detta kommer det stora antal tunga transporter samt personbilar som varje dag åker in och ut på Slakthusområdet via Enskedevägen och Arenavägen. Sedan Södra länkens tillkomst har Slakthusområdet allt mer utvecklats till ett logistikcentrum och inte ett område för småföretagare med behov av en central lokalisering. Trafiken till och från Slakthusområdet orsakar redan i dag oacceptabelt mycket buller samt markvibrationer för de närboende. Denna trafik måste därför väsentligt minskas om Stockholmsarenan placeras på tänkt plats. Eftersom Arenavägen lutar nedåt mot villaområdet och det saknas

nödvändig avskärmning får de strålkastarljus från bilar som kör från evenemangsområdet rakt in genom sitt köksfönster. Vid större evenemang kan de ha ett konstant ljussken in i sin bostad i upp emot en timme. Om den nya arenan byggs kommer detta att inträffa betydligt oftare. Detta är inte acceptabelt och måste lösas. De köer som uppstår medför också ökade avgasutsläpp. Med hänsyn till den redan nu höga trafikbelastningen i området kan ytterligare utsläpp komma att medföra en hälsorisk för de som bor nära. Troligen förekommer det redan i dag att miljökvalitetsnormerna överskrids.

Enligt programförslaget ska endast ett mindre antal parkeringsplatser byggas i anslutning till den nya arenan. Redan idag är dock parkeringsmöjligheterna i samband med arrangemang begränsade, vilket medför att besökare till dessa parkerar sina bilar längs med lokalgatorna inne i villaområdet. Om inte nya parkeringsplatser byggs kommer detta troligtvis att öka, vilket kommer att medföra ytterligare parkeringsproblem för de boende. Detta är oacceptabelt och måste lösas. De cykelparkeringar som planeras bör förläggas på behörigt avstånd från villaområdet eftersom dessa kommer att kunna medföra stora störningsmoment för oss boende.

Den nya arenan kommer att ha möjligheter till öppet tak. Om evenemang som fotbollsmatcher, speedway och konserter ska äga rum med öppet tak kommer det att medföra betydande störningar för kringboende. Det är inte rimligt att de boende ska utsättas för ytterligare olägenheter. Ökat buller kan också förväntas från t.ex. polishelikoptrar i samband med större evenemang. Lisa och Anders Löfstedt anser att de närboende bör kompenseras för detta.

Större fotbollsmatcher och derbyn för i regel med sig närvaro av ”huliganer”. Därtill kommer att vissa konserter besöks av stökiga gängkonstellationer och i samband med vissa evenemang kommer en del av besökarna dessutom att vara berusade. I programförslaget finns ingenting om hur de boende ska skyddas från dessa grupper och från bråk m.m. som kan uppstå i anslutning till olika evenemang. Det korta avståndet mellan planerad arena och villaområdet innebär stora risker för att olika grupperingar rör sig in i villaområdet och ställer till såväl oväsen som bråk. Det finns också risk för ökad skadegörelse m.m. Staden måste därför finna tillfredsställande lösningar för att ”skärma” av villaområdet och för att kunna garantera de boendes trygghet och säkerhet. Säkerheten för de boende måste även beaktas i samband med att planering görs för säker utrymning från arenan. De bensinmackar som ligger i direkt anslutning till den planerade arenan samt den trafik med farligt gods som i dag förekommer inom området väcker oro hos oss boende. Staden måste kunna garantera att den nya arenan inte medför förhöjda risker. Till exempel måste förslag lämnas till hur man kan undvika risk för brand och explosioner vid ev. bråk/upplopp. Gång- och cykeltrafiken till och från arenan måste förläggas utanför villaområdet. De föreslagna gångbroarna över Nynäsvägen framstår därvid som en bra lösning. Ytterligare åtgärder bör dock ses över.

Lisa och Anders Löfstedt anser att den planerade arenan väsentligt kommer att påverka stadsbilden. Enligt deras uppfattning är föreslagen utformning inte acceptabel. Den blir ett dominerande inslag och är inte anpassad till bebyggelsen i övrigt. I programförslaget nämns endast vilken visuell påverkan arenan kan ha för världsarvet Skogskyrkogården. Att Gamla Enskede är av kulturhistoriskt intresse och den visuella påverkan arenan har för detta område nämns överhuvudtaget inte. I programförslaget nämns att Arenavägen ska utvecklas till en kvalitativ och funktionell stadsgata med breda trottoarer med plats för bl.a. uteserveringar. Detta framstår för dem som en utopi med hänsyn

till hur trångt det är i dag, den tunga trafiken till och från Slakthusområdet samt områdets karaktär av slitet industriområde. Om det nya arenaområdet ska göras till en attraktiv mötesplats måste ett samlat grepp tas för hela området, även Slakthusområdet, och en gemensam plan göras. De nya platser för rekreation, t.ex. parker, som tillskapas bör inte förläggas i direkt anslutning till villaområdet eftersom de kan tänkas bli uppsamlingsplatser före och efter evenemang, vilket kommer att medföra störningar för de boende.

Om planerad arena kommer till stånd kommer arbetet att riva befintliga byggnader samt att bygga den nya arenan att medföra stora störningsmoment för de boende i form av bl.a. buller, damm, ökad trafik och minskad framkomlighet. Med hänsyn till att de boende i området redan utsatts för stora olägenheter i samband med byggnationen av Södra länken måste dessa störningsmoment kartläggas och minimeras. Acceptabla lösningar måste presenteras för de boende. Vidare måste de garanteras att arbetena inte kommer att pågå annat än under kontorstid vardagar. Åtgärder måste också vidtas för att förhindra vibrations- och sättningsskador i deras fastigheter.

Kirsten och Roberth Glansberg, Enskedevägen 9 Enskede, anser att det förslag som har presenterats är alltför optimistiskt och orealistiskt. De fördelar som nämns är alltför skönmålade. Vidare tas alltför enkelt på nackdelar, såsom t.ex. påverkan på miljön samt nackdelar för de boende. Genomgående har fokus lagts på hur arenabesökarnas hälsa och säkerhet ska garanteras medan situationen för de boende knappt berörs. De anser inte att en framtida Stockholmarena passar in i omgivningen. De anser att placeringen är olämplig av flera skäl.

I programförslaget nämns att en av anledningarna till att Globenområdet väljs som en lämplig plats för en ny arena är att Globenområdet är omgivet av goda vägförbindelser och väl fungerande kollektivtrafik. Vidare nämns att besökande till Stockholmsarenan förväntas i huvudsak välja kollektiva färdmedel samt att med eventuella extratåg vid större evenemang bedöms åskådarströmmarna kunna omhändertas. Kirsten och Roberth Glansberg ifrågasätter starkt dessa påståenden. Det är visserligen så att det finns goda kommunikationer till Globenområdet men de gör gällande att de åskådarströmmar som det handlar om inte kommer att kunna omhändertas. Både vägförbindelser och kollektivtrafik är redan idag underdimensionerade och överbelastade och vid evenemang i Globen och på Hovet blir det kaotiskt. Det förefaller inte sannolikt att dessa så kallade goda kommunikationer kommer att kunna svälja besökare till området som bitvis skulle kunna uppgå till ca 60 000-80 000. Det är också ett alldeles för lätt sätt att vifta bort problemet med att hänvisa till insättande av extratåg. Av en artikel i SVD den 13 december 2008 anges att kapaciteten i tunnelbanan snart är maximerad och trängseln stor och att dagens signalsystem inte tillåter fler tåg.

I programförslaget anges att det inom Globenområdet i dag finns cirka 1500 parkeringsplatser i garage och att vid större arenaevenemang sker parkering bl.a. på omkringliggande gatunät. Vidare sägs att ingen särskild arenaparkering behöver tillkomma förutsatt att ett samnyttjande är möjligt med parkering för nya handelsytor. Vi talar här om åskådarströmningar som uppgår till cirka 40 000-45 000 till Stockholmsarenan (dock ca 60 000-80 000 besökare vid parallella evenemang). Det är då alltför naivt och orealistiskt att tro att befintliga parkeringsplatser kommer att räcka och att det enda som behövs är cirka 150 platser. Det är också alltför lättvindigt att tro att problemen inte blir så stora med hänsyn till att flertalet kommer att ta sig med kollektiva färdmedel

till arenan alternativt välja att cykla pga. att cykelparkeringar ska placeras strategiskt väl. Visserligen kommer flertalet att åka kommunalt men det finns alltid och kommer alltid finnas människor som väljer att åka med bil. Kirsten och Roberth Glansberg befarar att dessa då kommer att välja att parkera i omkringliggande gatunät. Detta innebär att många kommer att försöka parkera i Gamla Enskede. Gamla Enskede är en trädgårdsstad och det krävs bygglov för att ändra minsta detalj. Detta för att trädgårdsstaden ska bevaras. Att mot bakgrund av detta låta trafikströmmar cirkla runt och parkera i hela området kommer att förstöra området. Parkeringslösningen har inte utretts tillfredställande.

I programmet anges att staden har som målsättning att Arenavägen som i dag har karaktären av lastgata och baksida, i framtiden ska utvecklas till en kvalitativ och funktionell stadsgata för alla trafikslag och fungera som ett samlande stråk i området. Kirsten och Roberth Glansberg ifrågasätter detta, mot bakgrund av att till verksamheterna inom Slakthusområdet och Globen shopping samt arenorna förekommer många tunga och långa transporter.

I programmet görs gällande att Stockholmsarenan och de nya kommersiella ytorna föreslås få sin tillfart via Arenavägen, företrädesvis söderifrån. Vidare anges att det kommer att utredas om Arenavägens anslutning till Enskedevägen kan förskjutas västerut, bort från Sofielundsplan. Kirsten och Roberth Glansberg ifrågasätter starkt hur detta ska kunna vara möjligt med hänsyn till att det går ett bullerplank längs hela Enskedevägen som har satts upp för att minska bullret för de boende.

Kirsten och Roberth Glansberg undrar de var det ska finnas plats för nya platser för rekreation. De anser mot bakgrund av att Skogskyrkogården är ett världsarv och därmed unikt att det är respektlöst att hävda "Studier visar att Stockholmsarenan med föreslagen utformning sannolikt inte kommer att synas från entrén till Heliga korsets kapell under den tid av åren då träden har löv". Som alla känner till har träden inte löv under cirka 6 månader av året, vilket innebär att arenan då kommer att synas från entrén och därmed kommer att synas.

I programmet anges att vibrationer antas uppkomma främst under byggskedet men kan eventuellt även uppstå under arenans drift. Vilken typ av vibrationer kommer detta att handla om, hur kommer dessa att påverka boende i området? Detta måste utredas grundligt.

Kirsten och Roberth Glansberg ifrågasätter om utrymning av arenan kommer att kunna ske på ett tillräckligt säkert och snabbt sätt. Det är redan i dag ständig trafik på Nynäsvägen och redan vid evenemang i Globen är det i dag stockningar och köer i Södra Länken. De utgår ifrån att Räddningstjänsten och Polisens synpunkter inhämtas och beaktas.

Evenemangen inom Globenområdet innebär stora flöden av människor. Som anges i programmet kommer de boende att beröras i allra högsta grad. Hur säkerheten ska garanteras för de boende måste utredas mycket noga. Det är anmärkningsvärt att detta inte redan har gjorts med hänsyn till förslaget att placera arenan i ett mycket tättbyggt område.

Vidare undrar de vad det finns för garantier för att en arena i det föreslagna läget är kostnadsneutral för staden. Finns det inte anledning av omvärdera detta med hänsyn till rådande finansiella läge och den kommande och förväntade

lågkonjunkturen? De förutsätter att en mer detaljerad ekonomisk bedömning kommer att göras.

Det görs gällande att placeringen av Arenan passar väl in i miljön. Kirsten och Roberth Glansberg uppfattning är att arenan pressats in på ett minimalt utrymme vilket tydligt framgår av bild. Den smälter inte in. Detta styrks också av det faktum att delar av arenan kan komma att hamna ovanför Arenavägen och/eller Nynäsvägen.

Per Erik Lindgren, Kolonivägen 7 Enskede, undrar om remisstiden har lagts vid denna tid på året för att man vill slippa synpunkter.

Arenan uppges vara "kostnadsneutral" för skattebetalarna, vad innebär det? Av det som sagts beträffande trafikfrågan, att komma till och från arrangemang, framgår att det krävs ombyggnader och andra ingrepp i gatusystemet. Är kostnader för sådant inbegripna i kalkylerna? Skatteneutralitet? Otoliga projekt visar att kalkyler väldigt, väldigt ofta är överoptimistiska då de presenteras. Är kalkylerna för Stockholmsarenan verkligen realistiska eller blir det i verkligheten belastning på skattebetalarna?

Det handlar om att en bjässe pressas in på för trång yta! Alltså kommer "Bjässen" att "svämma över" både Arenavägen och Nynäsvägen. Det går alltid att göra förledande tilltalande bilder över alla projektet. Här visas också bilder av hur några glest placerade människor prydligt och socialt promenerar utanför arenan. Det är lätt att konstatera att sardinerna i en sardinburk ligger maximalt utrymmessnålt. Men samma antal levande frisimmande sardiner behöver självklart mycket större volym att vara i. Vad arenabesökarna beträffar kan stillasittande publik jämföras med sardinerna i burken. Men så fort människorna rör på sig måste de jämföras med frisimmande sardiner. Då handlar det om väsentligt större volymer. Därför krävs det mycket större utrymmen.

Stockholmsarenan planeras för 30 000 åskådare och vid konsert kan tänkas upp till 45 000 personer. I det fallet blir det plats för alla kommuninnevånare i Haparanda, Kalix, Överkalix, Pajala och Övertorneå kommuner. Om vi nöjer oss med alla kommuninnevånare i Tyresö blir det ändå nästan 3 000 platser över. Plockar vi in alla kommuninnevånare i Lidingö blir det 2 300 platser kvar. Men människor rör också på sig. Då måste större utrymme räknas per person. Men där så många människor kommer att röra sig är det viktigt att svängrum finns. Det finns också säkerhetsaspekter på att pressa in så många i för trångt utrymme.

I programförslaget tar man upp frågan om inverkan på stadsbilden. Man syns nästan enbart ha fokuserat på hur den skulle te sig ut sedd från Skogskyrkogården. Sett därifrån dominerar den stiliga Globen utsikten. Texten tycks vara avsett att leda uppmärksamheten bort från den viktigare frågan, nämligen: Vilken inverkan får Stockholmsarenan på stadsbilden i närområdet? Genom sin storlek och rundade form kommer Stockholmsarenan att ge intryck av en enormt jättestor jäsande degklump, delvis formbesläktad med en fastlagsbulle, som sväller ut över omgivningen, både Arenavägen och Nynäsvägen. De visade bilderna gäller fågelperspektiv! Sedd från närområdets markplan måste arenan ge kvävande känsla och ett tryckande intryck. Sedd från Globenhotellet måste denna kvävande känsla bli än mycket värre! Nationelarenan i Solna har däremot redovisats sedd från "markperspektiv".

Detta styrker att Globenarenan försämrar närmiljön, också när det gäller stadsbilden.

Frågan om trafiken till och från är icke trovärdigt analyserad. Vid högtrafik är vägbanorna runt och kring rondellerna fullmatade redan nu. Vid evenemang på Globen stockar sig trafiken även i nuläget. Vid presentationsmötet uppgavs som ide att folk skulle resa kollektivt. Visserligen talades det om att undersöka möjligheterna att få förstärkningstrafik. Men någon utredning av ev. kapacitetsökning på tunnelbanenätet i storleksordningen kanske upp till 30.000 personer inom loppet av en timma - utöver dagliga "stamresenärer" – presenterades betecknande nog inte. Stockholmsarenan är tänkt att ligga längre bort från allmänna kommunikationer än vad Globen ligger. Presentatörerna nämnde tanken om "uppsamlingsbussar". Kan sådan lösning locka arenabesökarna? Frestas arenabesökarna att ta bilen? Kanske hälften.

Det skall finnas 2000 nya platser för parkering. Troligen reser c:a 4 personer i varje bil, motsvarande 8000 personer. Kommer 45000 besökare (personal oräknad) behöver ändå ca 37000 besökare förflytta sig utan parkeringsmöjlighet. Det är fler personer än Sundbybergs alla kommuninnevånare! Kanske hälften av dem väljer uppsamlingsbuss och resten bil. Tar varje bil 4 personer krävs ändå ytterligare 4 600 bilar för den transporten. Var skall dessa "överskottsbilar" parkeras? "Överskottsbilarna" sprider sig givetvis ut över de kringliggande bostadsområdena, t.ex. i Blåsutområdet eller i Gamla Enskede. Där är gatunätet inte gjort för sådant! I de nämnda bostadsområdena finns det gott om bilägare och bilar parkerade på gatorna. Hur går det då med framkomligheten på dessa gator? Har man planerat att kompensera de kringboende på något sätt? Troligen inte!

Arenan är tänkt för att kunna ha ljudliga aktiviteter. Per Erik Lindgren vill betona att han aldrig har störts av vad som förekommer i Globen, men Stockholmsarenan avses ha öppningsbart tak. Därför finns risken att störande ljud sprids över omgivningen. Den risken är desto större eftersom Stockholms Stad frekvent visat prov på slapphet när det gäller störande ljud. Redan detta att bullret på Nynäsvägen får fortgå styrker antagandet om att stadens ansvariga är likgiltiga för ljudmiljöfrågor. Den ljudnivå som tillåts i Kungsträdgården är exempel på detta med stadsansvarigas likgiltighet för det där oftast onödigt höga ljudet från högtalarna. Stockholmsarenan är tänkt att hysa bl.a. fotbollsmatcher, motorcross och konserter. Men fotbollsmatcher är mycket långt ifrån ljudlösa. Varma sommarkvällar och nätter skulle säkerligen talet vara öppet så att ljudet sprids vida omkring och dränker fågelsång och andra naturliga ljud. Än värre blir det vid konserter. Bland bilderna i den utsända informationen finns också en bild från en tänkt konsert, som förefaller vara helt annorlunda än situationen vid en kammarmusikkonsert. Jodå, taket är öppet! Då hörs det ut vida omkring över alla boende som kanske vill höra på någonting annat, kanske stillsam musik eller som vill sova. Ett ingrepp i den enskildes valfrihet!

Vad jag påpekat här visar att de kringboende drabbas av många olägenheter. Dessa kommer att bli kända. Därmed sjunker bostadsvärdet för egnahemsboende. Det kommer att märkas vid försäljning av bostäder. Man kommer att kunna beräkna en minskning av saluvärdet på egna bostaden, en minskning som beror på närheten till Arenan. Självklart måste man utgå från att staden inte kommer att ersätta någon för sådana saluvärdesminskningar. Alltså: De som bor nära arenan får därmed reellt betala för att få bli störda - vilken förmån!

Den ofrånkomliga bedömningen blir att platsen för Stockholmsarenan är både för trång och olämplig ur andra synpunkter. Inga skäl säger att den måste ligga nära Globen. När det nu blir klart för en ännu större arena i Solna, finns tvingande skäl att i grunden ifrågasätta Stockholmsarenan såsom sådan. Man måste också fråga sig om inte en mindre expansiv lösning på arenafrågan hade varit klart mycket bättre ur alla synpunkter. Då måste konstateras följande om fotbollen och samhället, som rymmer även andra intressen. Idrotten är ett delintresse bland andra delintressen. Det är politikernas sak att balansera dessa intressen till så harmonisk helhet som kan uppnås. Att dessa agerar så att Stockholmsområdet skall ståta med två megaarenor är inte försvarligt. Stockholms och Solnas politiker borde ha enats om en gemensam lösning, gärna stor som nationalarenan. Den politiska omognad som det nuvarande läget indikerar betonas än mer av politikernas tal om Stockholm som "Huvudstad i Norden". Detta uttryck är sannolikt utslag av megalomani - i bästa fall politisk omognad. Sådant gnagnar ej.

Dominique och Mikael Vos, Enskedevägen 7 Enskede, vill överklaga att de inte är sakägare. De påpekar att definitionen för vilka som bör vara sakägande helt säkert gäller dem som bor närmast arenan, utan större vägar emellan, det är sannolikt endast en fråga om att stadens "vilja".

De anser att bussterminalen vid Gullmarsplan bör användas som uppsamlingsplats för de extra bussar som planeras komma in från Älvsjö- och Årsta pendeltågsstationer. Bussterminalen vid Gullmarsplan bör även användas som anföringsplats för polis och utryckningsfordon.

Den ljusförorening som Globen står för idag är ringa och de önskar att staden fortsätter i måttlighet med fortsatt ljusförorening i och runt arenaområdet – de vill inte ha störande ljus som lyser rakt in i våra hem - vare sig från förbipasserande bilar, gatlyktor eller strålkastare som används för att lysa upp arenorna, området runt om kring eller sfären ovanför eller runt arenorna. Om arenan byggs så vill de ha garantier för att utebliven (eller ett förbud mot) direkt ovanstående helikoptertrafiktrafik (polis och media) över boendeområden i Gamla Enskede.

De önskar att trafiken till och från Arenaområdet leds direkt ner på Nynäsvägen och Södra länken, utan att passera rondellen vid Enskedevägen/Arenavägen. Detta gäller även den lätta- och tunga lastbilstrafik (1000-tals per dygn) med destination Slakthusområdet.

De vill absolut inte att det byggs en bussuppsamlingsplats eller annan samlingsplats på Enskedevägen - de vill inte att stökiga arenagäster föses ner mot deras bostadsområde.

De vill ha garantier för att arenans tak inte öppnas vid konserter, speedway eller andra högljudda evenemang. De vill också ha garantier för att ljudbilden i deras bostadsområde inte försämras och att staden utför åtgärder i kringliggande infrastruktur för att åtgärda detta.

De vill ha garantier för att Stockholms stad bygger säkra lösningar kring arenan så att de slipper: onödig trafik i deras bostadsområde när arenabesökare söker parkeringsplats, besök av horder av förbipasserande- eller picknickande arenabesökare, kontakt med sk huliganer eller andra stökiga arenabesökare i tex samband med konserter eller dyl.

De vill ha garantier för att staden lämnar bullerskyddet på Enskedevägen i nuvarande utformning och på nuvarande plats och att på bägge sidor om buller skyddet som ligger mellan Enskedevägen (genomfartsled) och Enskedevägen (lokalgata) lämnas i nuvarande utformning.

De motsätter sig starkt alla förslag på att föra ner besökare från Arenan mot deras bostadsområde och vill att staden garanterar att så inte kommer att ske. De önskar också att staden utför åtgärder i kringliggande infrastruktur för att undvika detta.

Om arenan byggs önskar de att gång- och cykelvägen som idag ligger söder om rondellerna på Nynäsvägen/Enskedevägen och Arenavägen/Enskedevägen istället flyttas till den norra sidan om rondellerna - utan att göra en rockad med vägtrafiken - trafiken bör inte flyttas närmare deras bostadsområde. De vill också ha garantier för att staden inte flyttar rondellerna på Arenavägen/Enskedevägen och Nynäsvägen/Enskedevägen västerut.

Nina Hjerpe, Sturevägen 5 Järfälla, m.fl (totalt 9 underskrifter) anser att denna vackra park är alldeles för värdefull för att exploatera. Området är oersättligt och betyder så mycket för livsglädjen, trivseln och för syrets skull. Allt detta påverkar människor och djur.

9. Samrådsmöte

Många boende i Gamla Enskede undrade varför de inte är sakägande och undrade över hur sakägare utses och huruvida sakägarkretsen kommer att utökas till plansamrådet? Det ställdes frågor om högljudda evenemang, såsom konserter och speedway kommer att hållas med öppet eller stängt tak? Ett flertal närboende uttryckte oro för hur trafik- och gångströmmar kommer att hanteras vid evenemang på arenan. Vad händer vid flera samtida evenemang i Globenområdet? Kommer vägnätet och kollektivtrafiken klara ytterligare belastning? Hur undviks störningar för de kringboende? Hur ser man till att besökare till evenemangen inte parkerar i Gamla Enskede? Många ställde vidare frågor rörande säkerhet och trygghet i och omkring arenan och framförallt i de omkringliggande bostadsområdena. Varför bygga en arena på denna plats när det finns andra platser där boende inte störs på samma sätt. Deltar polisen i planeringen av arenan och kan de garantera säkerhet för publik, boende och andra? Frågor om luftkvaliteten vid Nynäsvägen ställdes och önskemål om en överdäckning framfördes.

10. Övriga intresseföreningar m.fl.

Nätverket YIMBY ställer sig positivt till byggandet av en ny arena på den föreslagna platsen. De anser att Globenområdet lämpar sig utmärkt för en ny stor arena med tanke på de goda kollektiva förbindelserna och områdets funktion som evenemangscentrum.

Platsen inrymmer idag låg industribebyggelse, mindre vägar samt ett par skogsdungar gränsande mot den hårt trafikerade Nynäsvägen. Skogsdungarna har bland annat därför lågt värde för rekreation och upplevs som ogästvänliga. De låga industribyggnaderna tillför inga av de värden som bör finnas i ett evenemangs- och stadsområde utan ger även de ett ogästvänligt intryck. Arenan kan mot bakgrund av detta inte annat än välkomnas till platsen. Den kommer att tidvis ge ett omfattande folkliv till en idag relativt öde plats.

För att skapa en livlig plats under så många av dygnets timmar som möjligt krävs dock även bostäder i området. YIMBY förespråkar därför starkt att möjligheten att tillföra bostäder på platsen ses över. YIMBY påpekar att Stockholms stad själva har ett mål om att bygga en funktionsblandad "promenadstad" och att detta inte kan uppnås med enbart gallerior, kontor och evenemangsbyggnader. Att göra hotellets tillbyggnad högre och låta den även innehålla bostäder kan vara ett alternativ. En arkitektonisk intressant, högre byggnad i närheten av Globen skulle komplettera Globens spännande och välkända siluett. Det bör också ses över om det är möjligt att i de tillbyggnader till kontoren utmed Arenavägen som planeras även uppföra bostäder för att öka blandningen i området. Även övriga delar av Globenområdet bör i framtiden kompletteras med ett stort antal bostäder för att minska risken för otrygga och tidvis obefolkade miljöer.

Yimby anser att det är mycket positivt att inga nya parkeringsplatser skapas för arenan, utöver de 150 som UEFA kräver. En modern arena, centralt placerad i en växande storstad, bör försörjas nästan uteslutande med kollektiva förbindelser. Att då bygga 1 200 parkeringsplatser till de nya handelsytorna väcker förvåning och rimmar illa med både lokala och globala miljömål och målen om Stockholm som promenadstad. Att samtidigt som det konstateras att området pga. vägtrafiken inte lever upp till miljömålen planera för 1 200 nya parkeringsplatser är inte rimligt. Dessutom finns idag ett överskott av parkeringsplatser i området under större delen av dygnet. Dessa bör kunna utnyttjas bättre för handelsytorna. Stockholms stad bör för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft i området ytterligare arbeta vidare med SL/landstinget för att samordna arenan med kollektivtrafikens anläggningar, samt öka genomströmningskapaciteten för besökare till tunnelbanestationen Blåsut vid större evenemang. Det finns en uppenbar risk att man istället för att skapa en integrerad stadsdel skapar en bilberoende galleria likt de som under de senaste årtiondena växt upp utanför de flesta större tätorter. Istället för parkeringar bör resurserna läggas på att bygga bostäder i området, som ju tidigare påpekats har mycket goda kollektiva förbindelser. Detta för att dels skapa en attraktivare stadsdel samt ett lokalt underlag till de kommersiella rörelserna.

11. Remissinstanser

Exploateringsnämnden konstaterar att områdets omfattande service och utmärkta kommunikationer lämpar sig mycket väl för den nya arenan och för utbyggnaden av kommersiella lokaler.

Programförslaget innebär att Sandstuparken tas i anspråk och att en synligrest av Brunkebergsåsen försvinner. Nämnden bedömer att en fullödig grönkompensation för ianspråktagandet av Sandstuparken inte är möjligt att åstadkomma inom ramen för projektet. De nya torg, platser och gatumiljöer som tillskapas inom och i direkt anslutning till planområdet kommer att ha en annan karaktär än dagens naturområde och till stor del utformas som gatuplanteringar på bjälklag. Det är därför av största vikt att dessa anläggs med fullgoda trädplanteringar och rikast möjliga vegetation och på ett sådant sätt att de rekreativa värdena inom området främjas och förstärks.

Idrottsnämnden ställer sig helt bakom förslaget att en multifunktionsarena byggs i Stockholm. Lokaliseringen av arena till Globenområdet är ur flera aspekter väl vald och ger staden ett sammanhängande evenemangsområde. En arena av det slag som nu föreslås är en viktig del i stadens ambition, att för

internationella arrangörer visa att Stockholm är en arrangörstad i världsklass.

En bra logistik inom och runt arenan för angöring, in- och utrymning av publik samt för transporter till och från arenan är ytkrävande men samtidigt mycket viktigt för arenans funktion. För att in- och utrymning av publik vid evenemang ska kunna fungera smidigt och säkert är det viktigt att det finns väl tilltagna ytor, både inom arenan som utanför arenan. Det bör i princip vara möjligt för besökarna att röra sig runt arenan både innanför och utanför biljettspärrarna. Det är en fördel om det yttre publikplanet ligger på en nivå motsvarande något under mitten av läktaren i höjddled vilket förenklar in- och utrymningen av läktarna. Vad gäller transporter till- och från arenan är det en stor fördel om arenaplanet ligger ungefär på samma höjd som den gata som avses svara för tillfartstrafiken för att undvika onödiga ramplösningar. Vidare är det lämpligt att personal och funktionärer kan röra sig runt hela arenan under läktarna på arenaplanet.

Idrottsnämnden kan konstatera att det tänkta programinnehållet är mycket omfattande samtidigt som den utpekade platsen är starkt begränsad i storlek. För att få plats inom den utpekade platsen har flera funktioner travats ovanpå varandra på ett sätt som inte är brukligt om man jämför med andra större publika arenor. Ur säkerhetssynpunkt avseende både brand och risk för terroråd är det en tveksam lösning att inrymma kommersiella lokaler och parkering under arenan. Arenans föreslagna inplacering i höjddled förefaller bero på att arenan behöver kraga ut över Arenavägen för att rymmas samt för att inrymma ytor för handel och parkering, istället för att anpassas till arenans behov av en bra logistik. Det är uppenbart att det befintliga utrymmet mellan Nynäsvägen och Arenavägen är för litet för att kunna inrymma en fullgod arena.

Idrottsnämnden föreslår att det studeras om det går att flytta Arenavägen mot väster, samtidigt som arenaplanet sänks. Vad avser de föreslagna ytorna för handel och parkering bör lösningar utanför själva arenan efterstävas, för att minimera risker, trängsel och intressekonflikter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att de grundläggande miljö- och hälsofrågorna är tydligt och ambitiöst redovisade i programförslaget. Stockholmsarenan kommer vara det första i raden av flera projektet som tillsammans bildar en ny stadsdel. Området kring Gullmarsplan, Globen, Nynäsvägen, Årstastråket, Slakt- och saluhallsområdet mm står inför en kraftfull omdaning. Hur den nya arenan blir och fungerar kommer därmed att ange tonen och förutsättningarna för övriga förändringar i området. Nämnden anser att arenan mm bör kunna bli ett tydligt idéprojekt i enlighet med Vision 2030, där inriktningen är att skapa strategiska projekt med starkt visionärt innehåll och symbolvärde. De aspekter som speciellt bör uppmärksammas är enligt nämnden följande:

- Energieffektiva transporter för arenans funktion. Det gäller såväl transporter för besökande som för gods. Arenan ligger relativt nära flera kollektivtrafiksystem med tvärbana och två tunnelbanelinjers hållplatser inom gångavstånd. Förslaget tar fasta på detta. Nämnden hoppas att även SL och Stockholmsarenan utvecklar dessa möjligheter t ex genom utökad trafik vid stora evenemang eller biljetter som även gäller kollektivtrafiken, för att på så vis främja ett nyttjande av områdets kollektiva färdmedel.

- Behovet av energi i den planerade arenan är uppenbar inte minst genom den beskrivna ambitionen om att arenan skall kunna inrymma evenemang året runt. Användningen av energi är en av orsakerna till flera av de stora miljöproblemen. Det gäller bl a utsläpp av olika typer av luftföroreningar samt klimatpåverkande gaser. Nämnden anser att den kommande arenan mm bör kunna uppvisa en hög ambition vad avser energieffektivitet.
- Även om åtgärder vidtas för att begränsa framtida klimatpåverkan pågår det redan idag en klimatförändring, vilket kräver en anpassning av planeringen. I SMHI:s prognoser för hur det framtida klimatet blir i Stockholmsområdet aviseras bl a ökade nederbördsmängder, vilket ställer krav på bl a dimensionering av dagvattensystem. I en framsynt planering för arenans utformning och funktion bör klimatanpassning ingå.
- Programförslaget innebär att Sandstuparken försvinner med dess bestånd av höga tallar som historiskt knyter an till den ursprungliga Brunkebergsåsen. Omvandlingen av stadsdelen till en tätare bebyggelsestruktur behöver beakta behovet av högkvalitativa parkmiljöer vad gäller t ex grönska, trygghet, avsaknad av buller, samt inslag med anknytning till biologisk mångfald. Ett område som har goda förutsättningar att utvecklas åt detta håll är grönområdet mellan Årstaskogen och Nackareservatet.

Trafik- och renhållningsnämnden bedömer att planerad utbyggnad av Stockholmsarenan med tillhörande butiker, hotell och kontor kommer öka behovet utav framkomlighet och parkeringsplatser i området. Området är redan idag hårt belastat av besökare och arrangörer under evenemang, vilket boende med jämna mellanrum får erfaras. Nämnden anser därför att är viktigt med goda angöringsmöjligheter för alla trafikslag.

Syftet med en ny arena i Stockholm är att stärka stadens roll som evenemangs- och mötesplats och på så sätt göra staden attraktivare för såväl långväga som för kortväga besökare. Det är därför viktigt att arenan får ett väl planerat trafik- och parkeringssystem som komplement till resmöjligheter med andra färdmedel. Vid en undersökning av färdvanor vid fem evenemang i Globen åren 2002-2003 (konsert, ishockey och Stockholm Horse Show) framkom följande färdmedelsfördelning bland besökarna: bilåkare 40-50%, lokal kollektivtrafik 40-50%, charterbuss, taxi 10% samt gående och cyklister 1-5%. Nämnden bedömer att det inte finns skäl att anta att besökare vid den nya arenan skulle ha väsentligt annan färdmedelsfördelning. Det är därför nödvändigt att planeringen för arenan och shoppinganläggningens trafik- och parkeringssystem beaktas i det fortsatta planarbetet.

Trots viss färdskjutning av evenemangstider från normal rusningstrafik ger dagens evenemang i Globenområdet upphov till mycket stora trafikintensiteter. Detta leder till köbildning i Södra Länkens tunnlar och upp mot Sofielundsmotet. Nämnden bedömer att det är nödvändigt att, i samarbete med Vägverket, studera tänkbare åtgärder som rimligen kan göras inom trafikplatsen vid Sofielundsmotet för att klara den ökade trafik som arenan ger upphov till. Bland annat bör en flytt av cirkulationsplatsen vid Enskedevägen/Arenavägen studeras. Idag ligger denna väldigt nära Sofielundsmotet vilket skapar stillastående köer vid rusnings- och evenemangstrafik. En placering längre väster ut på Enskedevägen, vid Kolonivägen, skulle kunna lätta på trycket i den

idag belastade trafikplatsen. Ett alternativt förslag är att studera ett eget svängande körfält från Södra Länken upp till arenaområdet samt en direktaccess till ett parkeringsgarage under arenan från Nynäsvägen. Arenavägen beskrivs i programmet som en tilltänkt funktionell och kvalitativ stadsgata. Det är viktigt att gatan får tillräckligt utrymme för såväl fordonstrafik som de stora gångflödena som genereras då verksamheter och den nya arenan vänds utåt med entréer direkt mot gatan på den östra sidan. Vidare bör åtkomsten till parkering och angöring till verksamheter studeras för att få Arenavägen så funktionell och trivsamt som möjligt. En kapacitetsanalys bör genomföras för huvudvägnätet och lokalvägnätet. I sammanhanget bör även beaktas den utveckling som diskuteras av området vid Gullmarsplan.

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

Den höga ambitionen att huvuddelen av besökarna till arenaområdet ska färdas kollektivt kräver åtgärder avseende kapaciteten i kollektivtrafiknätet. Vidare bör de fysiska förutsättningarna för exempelvis Blåsuts station utredas i samråd med SL då stationen idag har begränsade perronger och endast en uppgång.

Evenemangsanläggningar ställer krav på stora utrymmen för bussuppställning där framförallt bussar för tv- och radioutsändningar och skyttelbussar bör placeras inom rimligt gångavstånd. Turistbussar kan tänkas rymmas en bit ifrån men ändå ha ett tydligt, bekvämt och säkert gångstråk till arenaområdet. Det bör finnas uppställningar för minst 100 turistbussar.

I programhandlingen uppmärksammas de stora gångtrafikmängderna som alstras i samband med evenemang. Två nya gångbroar föreslås över Nynäsvägen för att nyttja Blåsut och Skärmarbrinks tunnelbanestationer som möjliga kollektivtrafikpunkter. Detta är bra då Nynäsvägen idag utgör en barriär mellan Skärmarbrink och Globenområdet. Nämnden anser dock att dessa tvärförbindelser även bör planeras för cykeltrafik och även om möjligt kopplas ihop med de regionala cykelstråken på ömse sidor av Nynäsvägen. Det är viktigt att de planerade broarna över Nynäsvägen landar på ett bra sätt på den östra sidan med befintlig bebyggelse och att gångstråken till stationerna Blåsut och Skärmarbrink studeras för att det ska kännas enkelt och gent att välja kollektiva färdmedel till evenemang. En omfattande utredning bör göras gällande konstruktion av broarna då det kan vara svårt att hitta lägen för stöd i Nynäsvägen, särskilt för den södra bron. De båda cykelstråken på ömse sidor om Nynäsvägen är söderorts mest trafikerade cykelstråk. Nämnden anser att detta är det viktigaste cykelstråket att arbeta med i fortsatta planarbetet för att kunna hantera de stora flödena på ett gent, framkomligt och säkert sätt. Samtidigt är det viktigt att studera luftkvalitetsfrågorna, framför allt utmed Nynäsvägen, då gränsvärdena redan idag ligger över miljökvalitetsnormen. De föreslagna cykelbanorna på Arenavägen finns idag upptagna i Stockholms stads cykelplan för ytterstaden och nämnden anser att dessa är en

förutsättning för att med cykel nå kontor, handel och evenemangsarenor. Det bör även studeras om nya tvärgående allmänna gång- och cykelförbindelser kan tillskapas mellan Arenavägen och Nynäsvägens cykelstråk som ersättning för de tvärkopplingar som försvinner. I programmet föreslås att cykelparkeringar bör placeras i goda och bättre lägen än motsvarande bilparkeringar för att stimulera cykeln framför bilen som färdmedel. Det är viktigt att dessa parkeringar utformas på ett säkert och tryggt sätt och att de måste finnas i tillräcklig omfattning.

Enskede - Årsta - Vantörs stadsdelsnämnd är positiva till en ny multiarena i Globenområdet, då etableringen kan bidra till ett lyft för hela Globenområdet, Gullmarsplan och områden både väster och öster om Nynäsvägen. Området präglas idag av mycket trafik och otrygga och röriga platser utan någon egentlig struktur. Entrén till Globen söderifrån är otydlig för fotgängare och har få funktioner annat än för trafiken. Den nya arenan kan komma att samspela bra med många olika bostadsprojekt i närområdet och erbjuda god service till boende och besökare, samtidigt som hela området runt Globen, Gullmarsplan och Slakthusområdet får stark regional och nationell attraktionskraft.

I samband med ett sådant här omfattande projekt finns möjligheter att se över ett större område kring den framtida arenan. Som det är idag kan området uppfattas som osäkert ur trafiksäkerhetssynpunkt och otryggt under kvälls- och nattetid. Nämnden vill därför uppmärksamma om betydelsen att i den fortsatta processen hantera trygghetsfrågor och trafiksäkerhetsfrågor ur såväl ett fotgängarperspektiv som ett barnperspektiv. Det är under hela planprocessen angeläget att samordna parallella projekt som planeras och genomförs av staden. I arbetet med utveckling och förnyelse av Gullmarsplan har nämnden i ett tidigt skede lyft fram behovet av en effektivare och tryggare trafikapparat, och vill även här påpeka betydelsen att sträva efter en god trafiksituation vid den nya arenan.

Till den nya multifunktionsarenan för en publik upp till 30 000 personer är det i huvudsak tänkt att man i första hand ska färdas kollektivt. Bland annat byggs därför två bredare gångvägar över Nynäsvägen för att man lätt ska kunna ta sig till t ex Blåsut och Sandsborgs tunnelbanestationer. Man kommer även att förbättra möjligheterna att färdas med cykel. Dock kommer endast 150 nya parkeringsplatser tillskapas för gäster som tar bilen till arenan. Därutöver tillkommer 1200 platser som i första hand är tänkt för den utvidgade handelsytan för Globen shopping. Nämnden tror att ytterligare en arena omöjligt klaras utan fler parkeringsplatser. Nämnden vill vidare att man prövar om Slakthusområdet i en framtid också kan inrymma bostäder i den södra delen. Detta gör sammantaget att man nog måste utreda hela parkeringssituationen i området samt att fler parkeringsmöjligheter för både bilar och bussar måste skapas i anslutning till den nya arenan. När dessutom Globen shopping utvidgas med nya ytor bör man kunna samordna parkeringsplatser med den nya arenan så att nya parkeringsplatser utnyttjas maximalt.

Vad gäller omdaning av delar av Slakthusområdet och utvecklingen av Matstaden är det viktigt att se till att utbudet av kaféer, restauranger och gastronomiskt inriktade verksamheter i Matstaden inte utarmar eller utarmas av liknande verksamheter i det nya och utbyggda shoppingområdet intill Globen som planeras i och med arenan. Utvecklingen i de båda områdena bör samspela för att möjliggöra ett integrerat och fungerande område.

Den föreslagna placeringen av arenan innebär att Sandstuparken tas i anspråk. Parken är den sista delen av Stockholmsåsen och är välanvänd av cyklister och fotgängare och som samlingsplats. Delar av parken rustades i samband med byggandet av Södra länken. Förvaltningen vill påpeka behovet av grönområden i området kring Gullmarsplan och Globen, och befarar att den trafikintensiva miljön kommer att upplevas som än mer omfattande då parken försvinner. Det räcker inte att ersätta en park med gröna inslag på torg och gatumark. Normalt brukar grönområden och parker som tas i anspråk i samband med exploateringar kompenseras genom exempelvis upprustning av närbelägna lekplatser och parker eller genom program för skötselåtgärder i naturområden. Arbetet genomförs då av exploateringskontoret i samverkan med stadsdelsförvaltningen. Nämnden vill påpeka behovet av grönområden och parker i söderort och Johanneshov och uppmanar stadsbyggnadskontoret att i det fortsatta arbetet och inom arenaprojektet se över möjligheterna att rusta Blåsutparken, som enligt programskissen kommer att få mycket god koppling till arenaområdet.

Fastighetsnämnden är positiv till programförslaget. Nämnden har ett stort fastighetsinnehav i Slakthusområdet som i öst gränsar till det område som programförslaget omfattar. Globenområdets växande betydelse ökar trycket på integration mellan Slakthusområdet, Globenområdet och även Gullmarsplansområdet. Kopplingarna mellan dessa områden och andra omgivande stadsdelar kommer att ha stor betydelse för hela närområdets utveckling.

Kulturnämnden tillstyrker programförslaget med undantag av tillbyggnaden av Quality Hotel Globe och de föreslagna förändringarna inom Globen City som bör utredas vidare.

Området har en lång tradition med olika typer av sportanläggningar. Den plats som föreslås för en ny arena har idag endast bebyggelse utan större kulturhistoriskt värde. Den nya arenan kommer att få stor påverkan på stadsbilden och befintlig miljö. Nämndens bedömning är dock att den nya arenan till viss del underordnas den redan storskaliga bebyggelsen inom Globenområdet och är möjlig att uppföra på den föreslagna platsen. Det är av stor vikt att Globen även i framtiden är det visuellt dominerande inslaget i stadsbilden. Vid fortsatt planarbete och projektering bör även största hänsyn tas till det intilliggande Slakthusområdet och dess stora kulturhistoriska värde. Mer ingående studier för hur arenan påverkar världsarvet Skogskyrkogården bör också utföras. I dessa bör ingå en undersökning om ljudet från större evenemang på arenan kommer att störa friden på Skogskyrkogården och om ljuddämpande åtgärder i så fall behövs.

Den föreslagna tillbyggnaden framför huvudfasaden på Quality Hotel Globe avstyrks med hänvisning till att den innebär en förvanskning av byggnadens kulturhistoriska värde. En mindre tillbyggnad av hotellet som inte medför att huvudfasaden byggs för bör utredas. Nämnden är även tveksam till inglasningen av Arenatorget och de föreslagna länkbyggnaderna till kontorsbyggnaderna i Arenan 2 och 6. Förslagen innebär en stor förändring som kan komma att påverka den speciella och homogena miljöns kulturhistoriska värden negativt.

Stockholmsregionen saknar idag en stor modern arena för megaevenemang varför **Stockholm Business Region** varmt välkomnar den nya Stockholmsarenan och anser att den utgör ett helt nödvändigt tillskott för evenemangen i Stockholm och ytterligare stärker regionens position vad gäller evenemang av

olika slag. Bolaget ser också positivt på den näringslivskonsekvensbeskrivning som finns i programförslaget men anser att ytterligare insatser är nödvändiga för att informera och stötta berörda företag. Arenan innebär att Stockholm får ett välkommet tillskott av en större scen för konserter, events och evenemang men även plats för större sportevenemang. Det förbättrar avsevärt stadens internationella anseende och gör att Stockholm kan attrahera nya besökare vilket innebär nya möjligheter att utveckla besöksnäringen i Stockholm. Den föreslagna placeringen innebär att ett antal företag kommer att behöva omlokaliseras. Dessa företag behöver sannolikt få hjälp från staden med att finna nya lokaler, tillfälliga eller permanenta, för sin verksamhet.

Stockholms brandförsvaret har tillsammans med polisen och sjukvården givits möjlighet att delta i en ”säkerhetsgrupp” och en ”myndighetsgrupp” för Stockholmsarenan. Dialogen i dessa referensgrupper upplevs av brandförsvaret som värdefull eftersom frågor rörande säkerhet för Stockholmsarenan är en förutsättning för att hela projektet ska kunna genomföras. I referensgrupperna lyfts frågor avseende fysisk planering, byggnation och drift parallellt vilket ger goda möjligheter att identifiera problem och diskutera lösningar i ett tidigt skede. Brandförsvaret upplever att denna arbetsform är konstruktiv och ett måste eftersom frågeställningar avseende t ex logistik, utrymning och insatsgenomförande för Stockholmsarenan och övriga verksamheter i närområdet är mycket komplex.

Redan idag är utpekade område tungt belastat av person- och trafikflöden vid olika evenemang. Följden blir stora trafikstockningar och personansamlingar som vid utryckning ger framkomlighetsproblem för brandförsvaret vid utryckningar. Att förlägga en multifunktionsarena i direkt anslutning till redan personintensiva verksamheter förbättrar inte förutsättningarna för effektiva räddningsinsatser.

För att förutsättningarna vid insatser både ska kunna förbättras och tillvaratas tidigt i projekteringsfasen vill brandförsvaret att ett tydligare helhetsgrepp i person- och trafikflödesanalyserna redovisas. De efterfrågar ett mer övergripande ”helikopterperspektiv i tänk och upplägg” kring arenans placering, överdäckningen av Globen Shopping, Quality Hotel Globe och Slakthusområdet där man tar hänsyn till bland annat:

- Person- och trafikflödena kring arenan och intilliggande områden
- Arenans evakueringsvägar. Brandförsvaret ser redan nu tänkbara problem med hanteringen av stora publikflöden utanför arenan vid en utrymningsituation. Flödesanalysen bör även innehålla ett scenario där en attraktiv konsert drar en stor publik som uppehåller sig i direkt anslutning till arenan och inkludera hur deras närvaro påverkar en utrymningsituation.
- En samtidig utrymning av arenan och någon/några av de stora byggnationerna i anslutning till arenan
- Angreppsvägar vid insatserna. Det bör framgå hur problematiken med framkörning och angrepp kommer att hanteras. I förslaget så är den nya arenan inte tillgänglig för angöring från 4 väderstreck. Vidare är risken att ytan närmast arenan inte är framkomlig för rundkörning vid en utrymningsituation är uppenbar.
- Möjliga brytpunkter (plats dit larmade utryckningsfordon kör). På brytpunkten avvaktar utryckningsfordonen tills order om framkörning till skadeplatsen kommer.
- Skyddade områden för polis – ambulans – brandförsvaret vid insatser

- Flödessimuleringarna bör även inbegripa dominoeffekter, dvs även hantera scenarion ”brand i omgivande bebyggelse, m m ” t ex planerad bebyggelse. Problematik till följd av att vissa vindförhållanden kan medföra att delar av arenan inte användas som utrymningsväg på grund av röksmitta, mm, bör beaktas.

Då arenan ligger i direkt anslutning till v 73 så skulle brandförsvaret se positivt på en överdäckning av v 73 vid arenaområdet. En överdäckning skulle underlätta separering från farligt godstrafik, ge en smidigare utrymningssituation samt underlätta tillgänglighet för räddningstjänst vid en insats. Utrymning- och evakueringsanalysen bör även ingå i beslutsunderlaget vid utformningen av stråk mot samtliga tunnelbanestationer.

Att förlägga en stor personintensiv anläggning intill väg 73 på en löst hållen prognos eller dagens riskbild anser brandförsvaret inte ur risksynpunkt vara fullt tillräcklig då risknivån kan förändras. Projektet bör i ännu större utsträckning ta höjd för framtida förändringar avseende väg 73. Cirkulationsplatser utgör en förhöjd risk för vältningsolyckor med farligt godstransporter. De fördjupade riskanalyserna som tas fram för området bör också beakta denna risk och föreslå åtgärder för att minimera risken för personer som uppehåller sig på och omkring leden. I planeringen bör det tas höjd för hur området kan påverkas om hantering av farligt gods eller farlig verksamhet enligt miljöbalken eller lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, blir aktuell i framtiden.

Brandförsvaret anser att det i processen bör tas fram en säkerhetsanalys, som till skillnad från riskanalysen som bara fokuserar på transport av farligt gods, även inkluderar de olycksscenarier som finns framtagna.

Brandförsvaret anser vidare att det i ett tidigt skede av projekteringen bör säkerställas att brandförsvaret har tillgång till tillräcklig mängd brandvatten för en insats som sträcker sig över en längre tidshorisont.

Skönhetsrådet konstaterar att det nya arenaprojektet kan bli ett positivt tillägg för staden men att platsen är i minsta laget för ett så stort projekt. Inom programområdet finns Sandstuparken som, enligt rådets uppfattning, tillför den ganska hårt exploaterade delen av Johanneshov gröna värden. Inte minst borde parken ha positiv betydelse för hotellet och deras gäster liksom för alla de som har sin arbetsplats i närheten. Särskilt parkens norra delar bör bevaras, i synnerhet som man inte kompenserar den borttagna parkytan med ny inom Globenområdet. Hotellet skulle med parkens norra del bevarad kunna få en ny flygelbyggnad mot Arenavägen, däremot skulle den del som redovisas mot det nyskapade torget behöva utgå. Parken söder om arenan har mindre värde och rådet har därför inga erinringar mot att den ianspråk tas. Med alla de funktioner som behövs för att anläggningen ska fungera och de önskemål som finns om butiksytor mm kanske man ska överväga att vrida anläggningen in mot slakthusområdet och därmed också förskjuta den mot söder.

Det rådet uppfattar som mycket problematiskt är förslaget att inglasa Arenatorget, särskilt då mittsektionen. Detta läge är det enda där man kan se Globen och dess volym ifrån marknivå – en inglasning skulle helt förta den upplevelsen och sfären endast skymtas genom glastak. De nya volymer som ska sammanlänka kontorshusen har dock rådet inget att erinra emot.

Vad gäller den arkitektoniska utformningen av arenan vill rådet inte utesluta att ett uttryck som kanske kontrasterar något mot Globens sammanhållna form kanske kan tillföra evenemangsområdet kvaliteter. För rådet är det dock självklart att den nya arenan gestaltningsmässigt inte får konkurrera ut Globen, likaså måste man ta hänsyn till att den nya arenan åtminstone vissa delar av året kommer att bli synlig från världsarvet Skogskyrkogården.

Regionplane- och trafiknämnden är positiv till en ny arena av det angivna slaget i regionen och finner det anvisade läget mycket väl avvägt. Kollektivtrafikförsörjningen är god med såväl ett antal tunnelbanestationer som stationer på Tvärbanan inom områdets omedelbara närhet. Däremot saknas direkt koppling till pendeltågssystemet varför en förstärkning med skyttelbussar från Årstaberget och Älvsjö diskuteras. På motsvarande sätt diskuteras förutsättningarna för att utveckla gång- och cykelvägnätet och det lokala gatunätet. Nämnden anser att det är angeläget att fullfölja planerna att i samråd med SL utveckla de kollektiva transporterna samt att bygga ut gång- och cykelvägnätet. Nämnden är däremot ytterst tveksam till att underlätta för ytterligare bilangöring med hänsyn till områdets eminenta läge i regionen och de förtätningsplaner som redovisas för området i stadens förslag till ny översiktsplan.

Vägverket konstaterar att föreslagna verksamheter i området runt Globen är omfattande och personintensiva samt att det i närområdet planeras för flera andra utbyggnader, såsom förtätningar av bostäder i Årstastråket, förändringar vid Gullmarsplan och på sikt även omvandling av Slakthusområdet. Området utgör redan idag ett mål för många besökare till matcher, konserter, kontor och butiker. Trafiken på Nynäsvägen och i Södra Länken är stora delar av dygnet mycket intensiv, tidvis uppstår trängsel med köer som följd. Miljökvalitetsnormerna för luft och partiklar (PM10) överskrids. Vägverket bedömer att en utökning av handelsytorna mm i området kan leda till att trängseln i vägnätet ytterligare sträcks ut i tiden, och uppstår även på kvällar och helger.

Vägverket anser att det är av avgörande betydelse att belysa hur trafikrörelserna till och från dessa intensiva verksamheter kommer att ske. Trafikanalys måste göras för att bedöma konsekvenserna på omkringliggande vägnät, och det bör påpekas att influensområdet är stort, då trafikstörningar i Södra Länken får konsekvenser långt ut i nätet. Om resenärerna ska kunna välja kollektivtrafik krävs sannolikt omfattande förstärkningar av denna, då kapaciteten idag är begränsad. Även för gång- och cykeltrafiken krävs det sannolikt kompletteringar. En omfattande trafikanalys behövs därför i ett tidigt skede av projektet, liksom nära samråd med Vägverket, med syfte att identifiera problempunkter i trafiksystemet och föreslå lämpliga lösningar och förbättringsåtgärder.

Vägverket konstaterar vidare att programförslaget vidare berör Södra Länkens ramper mot Nynäsvägen samt delar av tunnelsystemet mer direkt. Det är mycket viktigt att all planering i området görs på ett sådant sätt att ingen risk för skador eller påverkan på Södra Länken kan finnas. Riskfrågorna måste diskuteras tidigt med Vägverket, och hänsyn tas till de säkerhetsavstånd mm som Vägverket har behov av. Vägverket tillämpar generellt en skyddszon på 15 m kring installationer, konstruktioner och tunnlar inom vilken arbeten, byggnationer mm inte får utföras. Denna zon finns för att säkerställa framtida

tillgänglighet och minimera risken för skadepåverkan. Förslaget innebär även gångbroar över Nynäsvägen, varför placering av brostöd mm behöver stämmas av med Vägverket.

Arenabyggnaden har i förslaget placerats mycket nära Nynäsvägen, och hänger t.o.m. delvis över den sydgående rampen från Södra Länken. Detta är en utformning som Vägverket starkt emotsätter sig. Södra Länken/Nynäsvägen utgör primär transportled för farligt gods vilket innebär behov av skyddsavstånd mellan väg och bebyggelse för att minimera skadorna vid en eventuell olycka. Den föreslagna utformningen med överhäng på arenan ger dessutom en ökad risk för nedfallande snö, is och smuts på vägen. Frågan uppstår om ansvarsförhållandena vid en sådan situation, samt om hur underhållet av byggnaden ska ske, t ex fönstertvätt och reparation av fasaden. Om detta sker med hjälp av kranbil eller byggnadsställning innebär det i sig en risk för trafikanterna på vägen. Vägverket anser vidare att det är ett rimligt krav att byggnaden ska utformas för att stå emot brand och tryckvågor, vilket är ett vanligt krav på skyddsåtgärder i riskanalyser. Även risken för bländning ska beaktas och kan därmed påverka byggnadens utformning.

Genomförandefrågor är viktigt att få belysta tidigt i processen, och avtal med Vägverket kan behöva diskuteras innan planarbetet kommit alltför långt. Om fortsatt arbete kräver omfattande granskning av Vägverkets experter kan kostnaden för detta, samt för framtagande av underlagsmaterial mm, att behöva regleras. Eventuella åtgärder på det statliga vägnätet på grund av planförslaget måste bekostas av annan än Vägverket, vilket ska säkerställas i avtal innan planen antas. Ytterligare en fråga att studera tidigt i planprocessen är hur trafiken under byggtiden ska kunna ske utan stora trafikstörningar i vägnätet.

Storstockholms lokaltrafik konstaterar att ambitionen från Stockholms stads sida är att 100 % av besökarna ska ta sig till och från arenan med kollektivtrafik. Enligt uppgift från WSP antas 40 % av besökarna åka med tunnelbanans Farstagren, 40 % tar sig fram via Globens station och resten via Gullmarsplans station och bussterminal. SL anser det viktigt att, om planeringen för en ny arena fortsätter, att staden tar initiativ till ett formaliserat samarbete med SL för att gemensamt studera kollektivtrafikens möjligheter att ta emot alla besökare till arenan. Möjligheter till anpassning/utbyggnad av entréer och plattformar bör ingå i detta arbete. Stationerna på tunnelbanan och tvärbanan har begränsade möjligheter idag att var för sig ta emot de resandemängder som förutspås. Med utgångspunkt från dagens situation kan sägas att stationerna Globen, Gullmarsplan och Skärmarbrink är de som har störst möjlighet att ta emot ett ökat antal resande. De övriga stationerna i området har mer begränsade möjligheter, exempelvis så krävs förmodligen en större ombyggnad av Blåsut både avseende plattform och entré om det ska vara möjligt att hänvisa ett större antal arenabesökare dit.

SL anser det viktigt att gångvägarna mellan arenan och stationerna görs gena och attraktiva så att en fördelning av resenärerna både i tiden och till olika platser kan ske. Ett visst gångavstånd till kollektivtrafiken är ur denna synvinkel ingen nackdel.

Att målsättningen är att 100 % av besökarna ska ta sig till arenan med kollektiva färdmedel är visserligen positivt men erfarenheten säger att en planering för parkeringsplatser för en viss del bilburna och cyklande besökare

nog måste ingå i det fortsatta planeringsarbetet. Arenavägen har idag viss busstrafik och med hänsyn till den utbyggda shoppingytan inom området kan en utökad busstrafik utifrån behovet i olika områden i söderort studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

SL påpekar att nuvarande verksamhet inom den sk. Slakthusdepån, belägen sydväst om den planerade arenan, inte är möjlig om utformningen görs på det vis som redovisats i programmet. Depåns funktion är beroende av de spår som finns längs Arenavägen som ger kontakt med tunnelbanenätet och det nationella spårsystemet. SL ställer sig däremot positiv till en ny arena under förutsättning till att depåfrågan kan lösas avseende tillgängligheten och hur den fortsatta verksamheten inom tomten ska se ut.

Staden har tidigare för SL redovisat utbyggnadsplaner i form av bostäder och arbetsplatser på längre sikt i området runt Gullmarsplan, bl a pågår arbete med att studera lämpliga platser för framtida bussterminaler mm. Dessa utbyggnader kommer att medföra att resandetrycket på kollektivtrafiken ökar vilket måste vägas in när åtgärder för att hantera resandet till/från den nya arenan diskuteras.

Svensk Handels Stadsplanekommitté håller med om att det finns en marknad i området för ytterligare butiksetableringar då området kring Globen onekligen har potential. Området har ett mycket bra läge men har som handelsutbud hittills inte fått den betydelse som det rimligen borde ha fått. Det är därför Stadsplanekommitténs uppfattning att planeringen denna gång måste göras i ett tydligare helhetsperspektiv. Stadsplanekommittén föreslår också enträget att en konsekvensanalys med hänvisning till berörda centra, som exempelvis Farsta, och stadsdelshandeln i närheten tas fram innan planeringen av området fortskrider. Det är väsentligt att tillgängligheten ökar på ett tillfredställande sätt, bland annat ställer sig Stadsplanekommittén mycket tveksam till det tänkta, sannolikt otillräckliga, parkeringsutbudet. Även denna fråga bör utredas mer ingående.

Stockholm Vatten konstaterar att arenan kan komma att vridas på några olika sätt i förhållande till omgivande vägar. Av de föreslagna alternativen är, ur Stockholm Vattens perspektiv, förslaget parallellt med Nynäsvägen troligen att föredra. Orsaken är de anläggningar från Södra Länken som bolaget har i Nynäsvägen och som måste vara tillgängliga för skötsel och underhåll. Dessa anläggningar är dessutom svåra att hitta ersättningslägen för. Därför bör byggnaden inte kraga ut över Nynäsvägen. Även i Arenavägen finns ledningar som inte kan ligga kvar om byggnaden går ut över vägen. Dessa ledningar är dock lättare att hitta nya lägen för förslagsvis genom att gå in i Slakthusområdet. Komplikationen är i så fall att man måste passera industrispåret och dessutom två gånger.

Stockholm Vatten meddelar att kapaciteten för kallvatten i området som helhet är god. Dock måste en ny vattenledning anläggas mellan Palmfeldtskatan och Hallvägen för att få en god rundmatning på vattensidan.

Anslutningar för spill- och dagvatten sker med fördel i södra del ut mot Arenavägen. Ledningarna därifrån ner till Enskedevägen behöver bytas. Därifrån sker sedan avledning via den s.k. Östbergatunneln. Beträffande dagvatten är avledningsförmågan god från och med denna tunnel. Stora ansträngningar måste ändå göras för att infiltrera dagvatten. Dels bör förutsättningarna för detta vara stora på grund av markförhållandena. Men också eftersom detta område har setts som ett viktigt infiltrationsområde för att

bibehålla grundvattennivåerna i villaområdet söderut. På spillvattensidan finns däremot begränsningar i den inhängda ledning som är upphängd i Östbergatunneln. Av detta skäl blir det nödvändigt att kräva ett begränsat maxflöde från arenan, vilket innebär att någon form av tillfällig utjämning måste anläggas inom arenan. Hur stort maxflöde som kommer att tillåtas måste utredas mera. Slutligen finns en mindre vattenledning från Arenavägen genom talldungen fram till bolagets anläggning i Nynäsvägen. Denna ledning måste också troligen få en ny sträckning.

AB Fortum Värme ställer sig positiv till en utveckling av Globenområdet med en multifunktionsarena som kommer att skapa en dragningskraft både till området och till Stockholm som helhet. Fortum Värme utgår från att det kommer ske fortsatt samråd om ledningssamordning under planområdets gång och vill redan i detta skede framföra sin förhoppning om att få delta i arbetet att skapa en multifunktionsarena som håller världsklass när det gäller effektivt energiutnyttjande och klimatsmarta lösningar. De ser spontant följande områden som det vore intressant att utreda närmare, energieffektiv belysning av arenan, laddningsstolpar för hybridbilar, solceller på arenans stora takytor och arenans uppvärmning.

Fortum Distribution påpekar att åtgärder i deras befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren. Inom planområdet finns ett antal kabelstråk bestående av bl.a. högspänningsledningar som berörs och måste flyttas om planen genomförs. Det är viktigt att i god tid säkra alternativa vägar för dessa kabelstråk. I övrigt har de ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd, Posten, Stockholms stads parkering, Hyresgästföreningen, Telia Sonera och Föreningen Slakthusområdets Företag har inte inkommit med några synpunkter.

Katrin Berkefelt
planchef

Daniel Larsson
planarkitekt