

PM TRAFIK STORÄNGSBOTTEN



Slutrapport

2026-03-04

Uppdrag: 334869 Storängsbotten trafikutredning
Titel på rapport: PM Trafik Storängsbotten
Status: Slutrapport
Datum: 2026-03-04

Medverkande

Beställare: Kungliga Djurgårdsförvaltningen
Kontaktperson: Henrik Niklasson
Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Sverker Hanson
Trafikplanerare: Sandra Seljeseth, Julia Malm, Emelie Elmertoft,
Johan Rickardsson
Kvalitetsgranskare: Carolina Stenbeck

Revideringar

Revideringsdatum: Revideringsdatum.
Version: Version.
Initialer Initialer.

Sammanfattning

Denna trafikutredning belyser förutsättningar och konsekvenser av detaljplaneförslag för utveckling av Storängsbotten. Utredningen behandlar alla förekommande trafikslag; gång, cykel, bil och kollektivtrafik med fokus på trafiknät, angöring och parkering.

Vid utformning av trafiknäten har prioritet lagts på gång och cykel där framkomlighet och tillgänglighet håller mycket hög standard. Kollektivtrafik utnyttjar befintlig infrastruktur vilket innebär en god försörjning av området. Biltrafik matas utifrån.

Angöring löses med närhet till entréer och lastplatser. Parkering anordnas huvudsakligen i en garageanläggning i söder och markparkering i norr.

Innehållsförteckning

1 Inledning	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Syfte	6
2 Nuläge	7
2.1 Översikt	7
2.2 Trafiknät.....	9
2.2.1 Gångvägnät	9
2.2.2 Cykelvägnät	10
2.2.3 Kollektivtrafik.....	11
2.2.4 Biltrafik.....	12
2.3 Parkering och angöring.....	13
2.4 Analys och områdets funktioner.....	14
3 Planeringsförutsättningar	15
3.1 Angränsande projekt.....	15
3.1.1 Värtabanan	15
3.1.2 Östlig förbindelse	15
3.1.3 Kvalitetsprogram idrottsparken	17
3.2 Styrdokument.....	18
3.2.1 Översiktsplanen	18
3.2.2 Framkomlighetsstrategin.....	19
3.2.3 Gångplan	19
3.2.4 Cykelplan.....	19
3.2.5 En stad för alla.....	19
4 Förslag för planområdet	20
4.1 Trafiknät.....	23
4.1.1 Gång- och cykeltrafik	23
4.1.2 Kollektivtrafik.....	25
4.1.3 Biltrafik.....	25
4.2 Parkering	29
4.2.1 Cykelparkering.....	31
4.2.2 Bilparkering.....	33
4.3 Angöring	35
5 Trafikanalys	38
5.1 Dagens trafikflöden	38

5.2 Trafikprognos 2040	40
5.3 Kapacitetsanalys.....	40
5.4 Trafikgenerering vid evenemang inom planområdet.....	41
Angöringsmöjligheter för biltrafik.....	42
Område A	43
Område B	43
Område C.....	44
Område D.....	44
Resultat	45

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Sedan Kung Oscar II gav den nybildade Fältrittklubben nyttjanderätt till Storängen 1887 har området präglats av idrott. Idrottsparken invigdes 1896 och på den nyanlagda Stockholm Stadion hölls de Olympiska Sommarspelen 1912. I Idrottsparken ingår idag anläggningar som Stockholm Stadion, Kungliga Tennishallen, Rytтарstadion, Östermalms IP, Gymnastik- och Idrottshögskolan och Sophiahemmet. Flera av anläggningarna håller en mycket hög arkitektonisk nivå och utgör ett betydande arkitekturhistoriskt bidrag från sin tid.

Under 1940-talet etablerades S:t Eriksmässan i Storängsbotten. Amerikapaviljongen är ett arv från denna tid. Efter flytten till Älvsjö revs S:t Eriksmässan och idag består marken utmed bangården av en stor grusplan. Området har en historia som mässområde, och har även gästats av andra typer av större evenemang som till exempel cirkus.

Ett planärende påbörjades 2011 och ett start-PM godkändes 2012 av stadsbyggnadsnämnden. På grund av bland annat Norra Länkens etablering avstannade planarbetet. Kungl. Djurgårdens förvaltning begärde i april 2020 att planärendet ska återupptas.

Detaljplanens syfte är att bekräfta befintlig verksamhet inom idrott och hälsa och möjliggöra en utveckling av idrottsparken genom nybyggnation. Parken planeras att utvecklas till en grön mötesplats. Vidare syftar planen till att koppla parken till omkringliggande stadsdelar genom att skapa förutsättningar för kollektivtrafik, gång- och cykelstråk genom området. Möjligheten att få in kollektivtrafik i området har vid senare diskussioner slopats.

1.2 Syfte

Syftet med denna utredning är att se över trafiksituationen i området för gång, cykel, bil, leveranser och angöring samt hur dessa trafikslag och funktioner påverkas av det nya planförslaget.

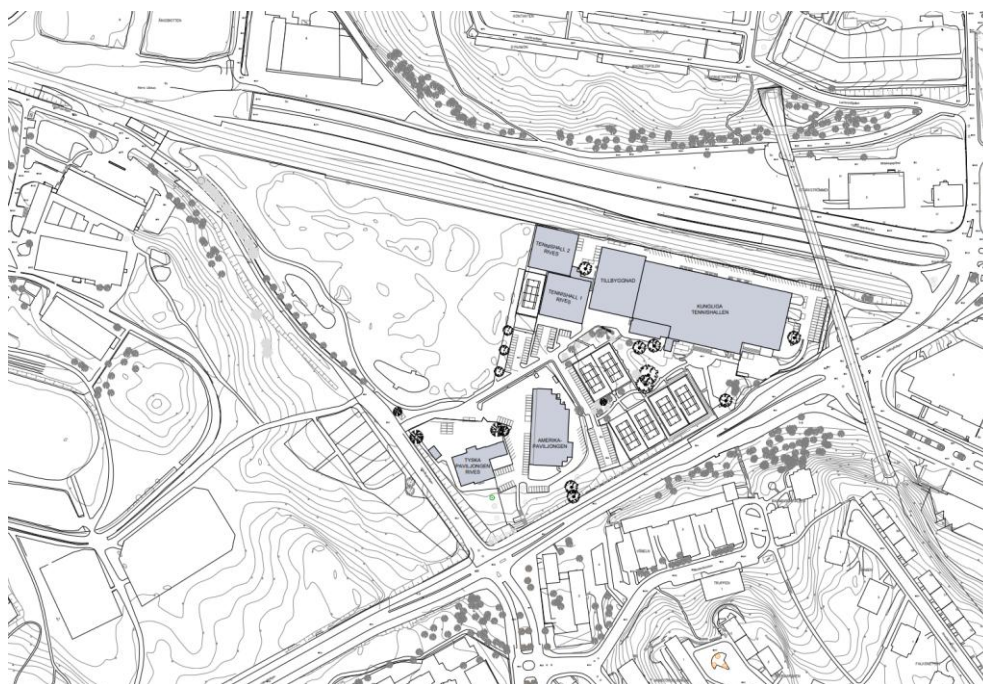
2 Nuläge

En nulägesanalys har genomförts där befintliga stråk, parkeringsplatser och funktioner inom planområdet har inventerats. I nulägesbeskrivningen analyseras även hur tillgängligt planområdet är för anställda och besökare som kommer med gång-, cykel-, kollektiv- eller biltrafik.

2.1 Översikt

Programområdet ligger i norra delen av Stockholms innerstad, intill stadsdelarna Gärdet, Norra Djurgårdsstaden och Hjorthagen. Området ligger inom Kungliga Nationalstadsparken i den del som benämns som Idrottsparken. Storängsbotten utgör Idrottsparkens nordöstra hörn.

Inom programområdet finns idag Kungliga tennishallen med 8 squashbanor, 14 inomhusbanor, 7 utomhusbanor och restaurang, en vårdinrättning (specialistklinikerna), ett Shurgard self storage samt ett par mindre verksamheter, bland annat Toyota verkstad och en järnhandel.



Figur 1 Översikt nuläge.

I norr avgränsas planområdet av järnvägsspåren (Värtabanan) och Norra länken, i öst av Lidingövägen och i sydväst av Storängsvägen. På södra sidan av Storängsvägen fortsätter idrottsparken med bland annat ridskola och tillhörande paddock, Tennisstadion samt Östermalms IP.



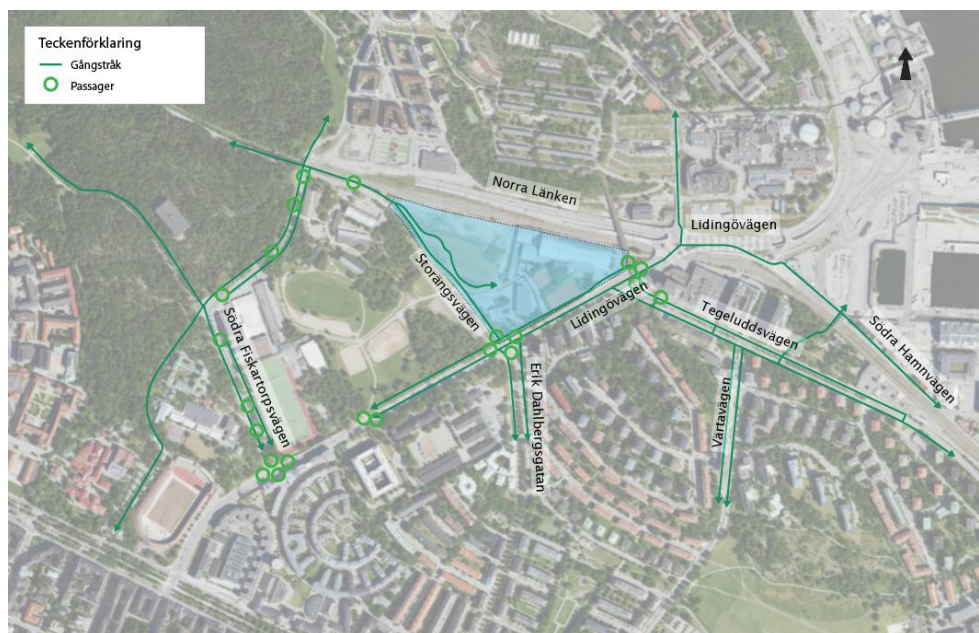
Figur 2 Målpunkter intill programområdet.

2.2 Trafiknät

2.2.1 Gångvägnät

Figur 3 nedan visar befintliga gångbanor och gångstråk i området kring planområdet. Norrifrån finns två planskilda passager i anslutning till Lidingövägen och Södra Fiskartorpsvägen. Storängsvägen är delvis ett gemensamt gång- och cykelstråk och på de delar där motorfordonstrafik är tillåtet finns mot Lidingövägen en separerad gång- och cykelbana med låg standard. Mot Södra Fiskartorpsvägen finns en separerad gångbana med god standard. Längs med Lidingövägen och Södra Fiskartorpsvägen finns separerade gångbanor på båda sidor om vägarna. Passager över Lidingövägen finns i anslutning till korsningen med Tegelluddsvägen samt korsningen med Erik Dahlbergsgatan.

Från Lidingövägen finns en tillgänglig entré i anslutning till korsningen med Tegelluddsvägen. Vid entrén finns även parkering för rörelsehindrade samt en tillgänglighetsanpassad entré in till tennishallen.



Figur 3 Översikt över befintliga gångbanor och passager på större gator kring planområdet

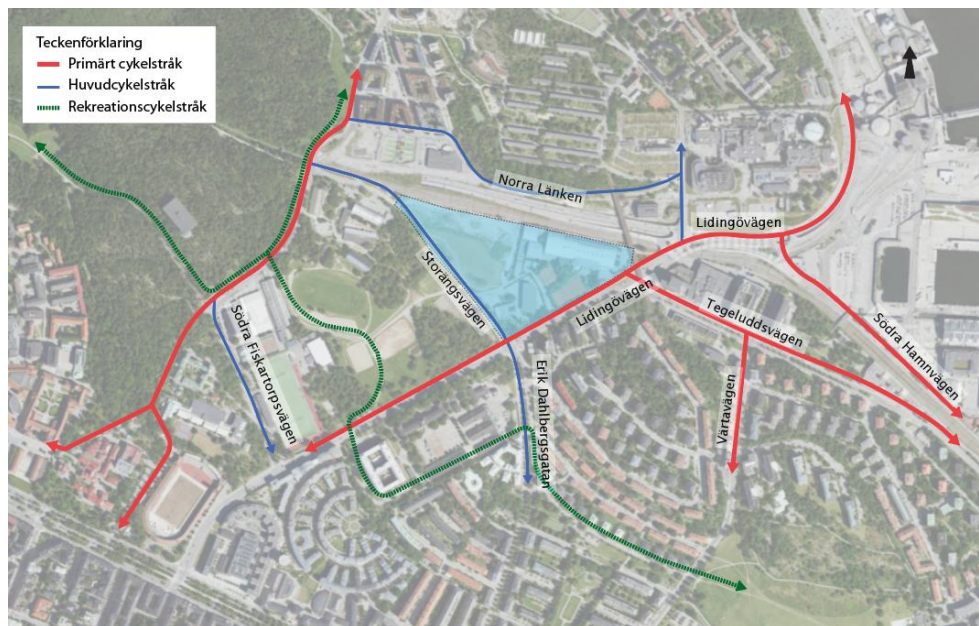
2.2.2 Cykelvägnät

Längs med Stora Fiskartorpsvägen, Lidingövägen och Tegelluddsvägen går primära cykelstråk med god standard. Längs Stora Fiskartorpsvägen går en dubbelriktad cykelbana på västra sidan om vägen och som söderut ansluter till Vallhallavägen.

Längs Lidingövägen går dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om vägen. Cykelbanorna byggdes nyligen om och uppfyller stadens riktlinjer för primära cykelstråk.

Storängsvägen är klassad som huvudcykelstråk enligt stadens cykelplan. Mellan Lidingövägen och infarten till tennishallen finns en smal enkelriktad cykelbana på östra sidan av vägen men cykling sker främst i blandtrafik. Mittensträckan av Storängsvägen är avstängd för motorfordonstrafik och där går en gemensam gång- och cykelväg. Längs de 200 meter närmast Stora Fiskartorpsvägen saknas cykelbana och cykling sker i blandtrafik.

För att koppla samman grönområdena på Norra Djurgården och Gärdet går ett rekreationscykelstråk mellan områdena.



Figur 4 Befintliga cykelstråk kring programområdet

Idag finns det relativt få cykelparkeringsplatser i anslutning till tennishallen. Det finns ett 10-tal platser i anslutning till gångentrén till tennishallen samt 8 platser vid parkeringsytan söder om utomhusbanorna.

På gaveln, norr om Amerikanska paviljongen finns ytterligare cirka 10 cykelparkeringsplatser.

2.2.3 Kollektivtrafik

Planområdet har begränsat utbud till kollektivtrafik. Närmaste tunnelbanestation är Gärdet och ligger cirka 500 m gångväg från Kungliga Tennishallen. Strax utanför planområdet på Lidingövägen ligger busshållplats Tegeluddsvägen. Den trafikeras dock bara av nattrafik. Närmsta busshållplats ligger på Erik Dahlbergsgatan cirka 400-500 meter från planområdet och trafikeras av busslinje 54 som går mellan Hjorthagen och Reimersholme.

Längs Södra Fiskartorpsvägen går stombusslinje 6 som går mellan Karolinska institutet och Ropsten. Även busslinje 54 och 75 trafikerar sträckan. Busslinje 75 går mellan Cityterminalen och Ropsten. Närmsta hållplats på Södra Fiskartorpsvägen är Storängsvägen och ligger cirka 800 m gångväg från Kungliga Tennishallen.

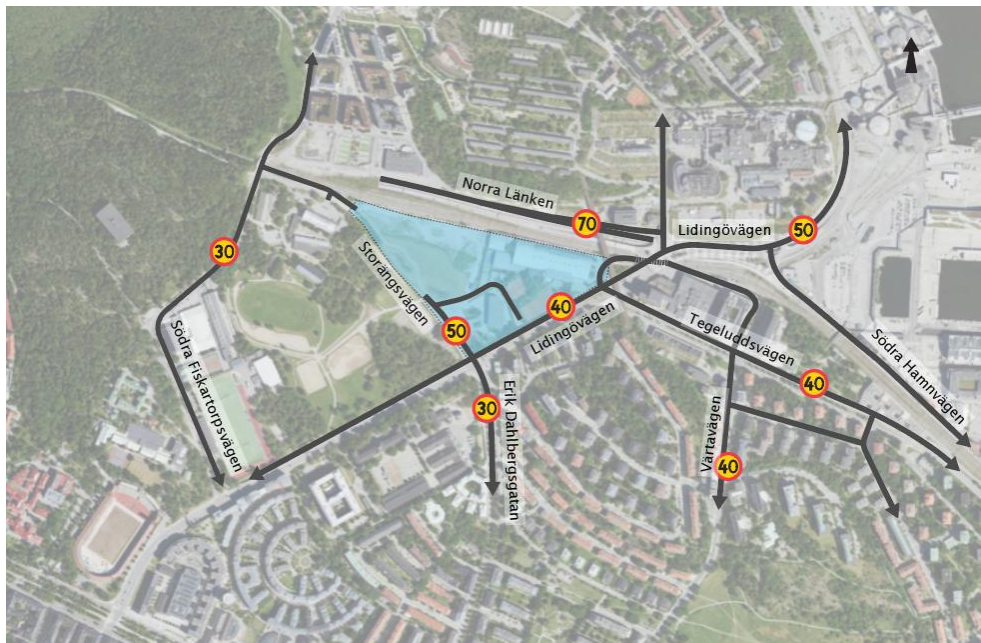


Figur 5 Busslinjenät, tunnelbana och hållplatser intill planområdet.

2.2.4 Biltrafik

Med bil är tillgängligheten till planområdet god. Både från centrala Stockholm samt Norra länken nås planområdet från Lidingövägen och södra Storängsvägen. All parkering till de offentliga verksamheterna i området ligger söder om tennishallen och nås via södra Storängsvägen. Via 'nedre' Tegelludsvägen nås de verksamheter som hyrt in sig i lokalerna i samma fastighet som tennishallen.

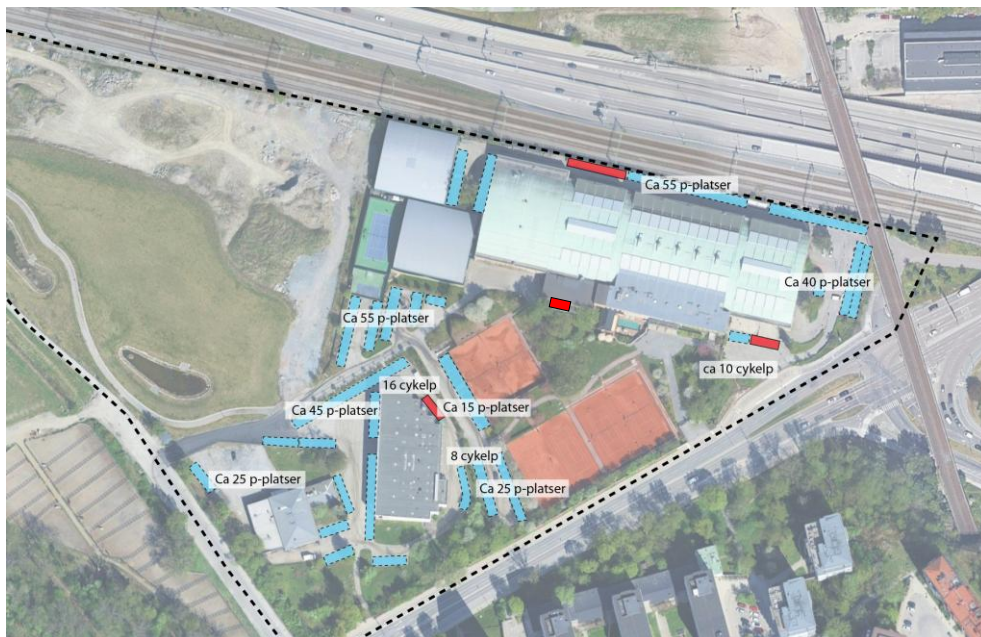
Anslutningarna från södra Storängsvägen och 'nedre' Tegelludsvägen mot Lidingövägen är båda signalreglerade.



Figur 6 Skyltad hastighet på gator i anslutning till planområdet.

2.3 Parkering och angöring

På östra och norra sidan av tennishallen finns ett antal parkeringsplatser. Alla är förhyrda och de flesta hyrs av Toyotas verksamhet, antingen för anställda eller kunder. Längs med spåret finns ett fåtal platser som hyrs ut till olika aktörer. Till vårdinrättningen finns parkeringsplatser i anslutning till deras fastighet, några är förhyrda och några avgiftsbelagda. För besökare till tennishallen finns avgiftsbelagda parkeringsplatser söder om hallen, som nås via Storängsvägen. Sammanlagt finns ca 260 parkeringsplatser inom planområdet.



Figur 7 Befintliga parkeringsplatser (blått) och lastplatser (rött) inom planområdet.

2.4 Analys och områdets funktioner

Området har god tillgänglighet för cyklister och besökare med bil. Längs Lidingövägen går ett primärt cykelstråk med god standard och det finns tydliga entréer till området i direkt anslutning till Lidingövägen.

Entréerna till området ligger främst från Lidingövägen samt från Storängsvägen. Entrén i anslutning till Tegelluddsvägen och från Storängsvägen är tillgängliga. Resterande gångvägar in till planområdet begränsas av trappor eller stora höjdskillnader och lutningar på gångvägarna. Närmaste kollektivtrafikållplatser ligger cirka 400-500 meter från befintliga verksamheter.

I söder möter Lidingövägen där det finns signalreglerade övergångställen i anslutning till Erik Dahlbergsgatan och Tegelluddsvägen. Det är även de gatorna gående från Gärdets tunnelbanestation använder.

Norr om planområdet går Värtabanan och Norra länken som utgör en barriär mot Hjorthagen och Ropsten. Passager över Värtabanan och Norra länken finns vid Södra Fiskartorpsvägen och Lidingövägen.

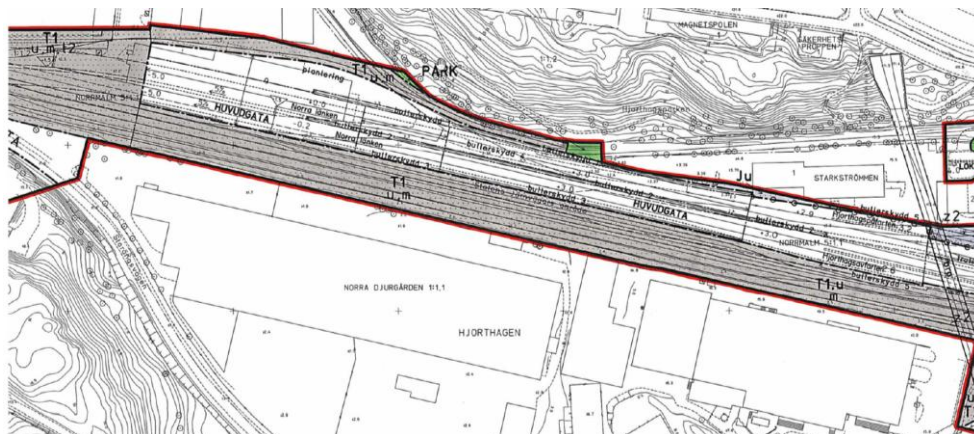
Det finns god tillgång till parkering inom området, vilket ökar tillgängligheten för besökare som kommer med bil.

3 Planeringsförutsättningar

3.1 Angränsande projekt

3.1.1 Värtabanan

Intill planområdet på Värtabanans bangård, tar Trafikverket för närvarande fram en järnvägsplan. Järnvägsplanen syftar till att möjliggöra för ytterligare ett spår på södra sidan av spårområdet. Spårområdet kommer därmed att behöva breddas söderut mot planområdet. Järnvägsplanen är påbörjad men är sedan sommaren 2021 pausad. I planarbetet tas hänsyn till att skapa utrymme för ett nytt spår från planområdets västra del fram till ungefär mitten av området, det vill säga i höjd med de befintliga byggnaderna.



Figur 8 Gällande detaljplan från 1995 redovisar ett 32 meter brett järnvägsområde mellan Norra länken och Kungliga tennishallen.

3.1.2 Östlig förbindelse

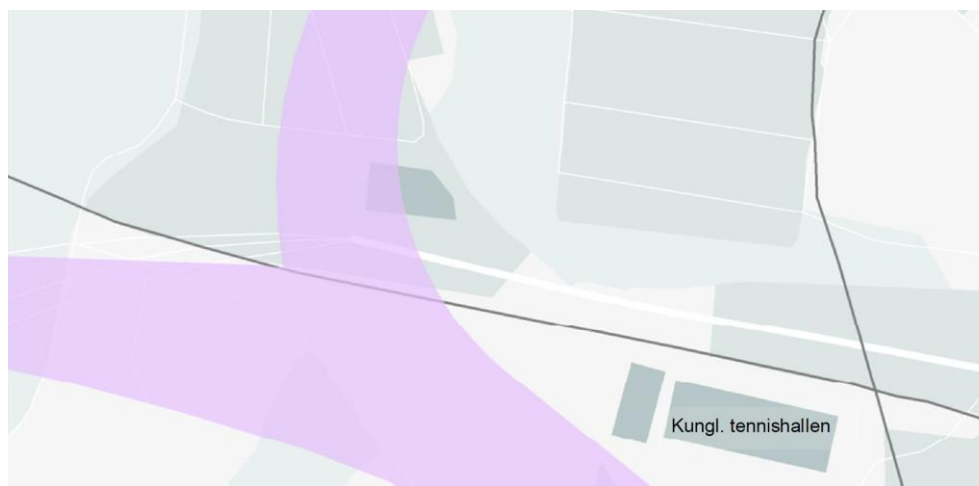
Under planområdet passerar tunnlarna för det framtida riksintresset Östlig förbindelse. Östlig förbindelse utgör ett framtida riksintresse för kommunikation. I översiktsplanen för nationalstadsparken, se Figur 10, redovisas tänkt anslutning mot Österleden, den under 1980-talet

projekterade tunneln.



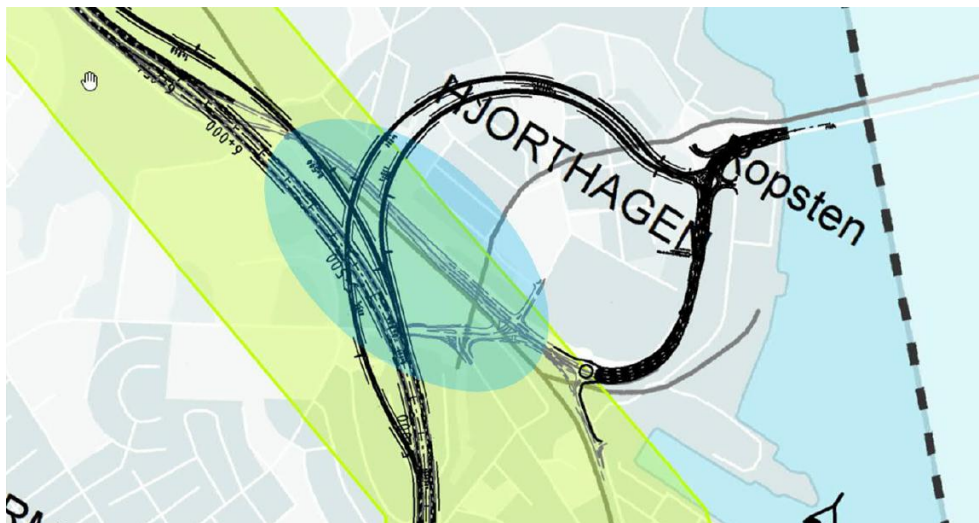
Figur 9 Översiktsplanen för Nationalstadsparken 2009.

Östlig förbindelse är den nyare lösning som utretts i samband med Sverigeförhandlingen och i den avbrutna vägplanen. Den lösningen innehåller en koppling till trafikplats Ropsten med ramper som ansluter till huvudtunneln i det aktuella planområdet, se Figur 11 och Figur 12.



Figur 10 Förslag till precisering av framtida riksintresse Östlig förbindelse. Rosa område utgör tunnlar samt skyddsområde.

Huvudtunneln ansluter till Norra Länken. Från den norrgående rampen mot Ropsten avlänkas också en kapacitetshöjande ramp mot Frescati. Den södergående rampen från Ropsten passerar under huvudtunneln innan den ansluter till Östlig förbindelse.



Figur 11 Rampanslutningar Norra Länken – Östlig förbindelse mot Ropsten och Frescati. Planområdet markerat i blått.

I och med att östlig förbindelse utgör ett framtida riksintresse begränsas möjligheten att exploatera marken ovan. Trots att vägen planeras att gå i tunnlar under mark så kan det finnas behov av att ta marken ovan i anspråk under byggtiden.

3.1.3 Kvalitetsprogram idrottsparken

Idrottsparken, som är en del av Nationalstadsparken och förvaltas av Kungliga Djurgårdsförvaltningen (KDF) planeras att vidareutvecklas för idrott, rekreation, evenemang och hälsovård. Ett kvalitetsprogram för hela idrottsparken har tagit fram och aktuellt planområde benämns inom det som Storängsporten. I kvalitetsprogrammet föreslås området utvecklas med ytterligare sporthall, utveckling av tennisverksamheten samt nya lokaler för vård- och hälsa.



Figur 12 Kvalitetsprogram för idrottsparken (Källa: OKK Arkitekter).

3.2 Styrdokument

3.2.1 Översiktsplanen

Stockholm ska vara en stad med täta och sammanhållande stadsmiljöer där det byggda och det gröna samspelar. I översiktsplanen för Stockholms stad pekas stadens fyra mål för stadsbyggande ut. De är:

- En växande stad
- En sammanhängande stad
- God offentlig miljö
- En klimatsmart och tålig stad

Följande styrdokument är även viktiga att ta hänsyn till vid planeringen av idrottsparken. De är framtagna för att bidra till utvecklingen av en attraktiv stad som följer inriktningen i översiktsplanen för Stockholm.

3.2.2 Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin ger principer för hur staden ska prioritera och avväga i beslut för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med stadens vision för 2040 och översiktsplanen. Strategins övergripande inriktning konkretiseras i fyra planeringsinriktningar för hur stadens vägar och gator kan tillgodose framtida behov på ett balanserat sätt.

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid
- Bättre förutsättningar för gående och vistelse
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel

3.2.3 Gångplan

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

3.2.4 Cykelplan

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder, bland annat anläggning av fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m. Planen har uppdaterats 2022.

3.2.5 En stad för alla

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.

4 Förslag för planområdet

Planområdet planeras att utvecklas med nya tennisbanor inomhus och utomhus. Det planeras för en sporthall med bland annat två hockeyrinkar och där några av tennisbanorna ska inrymmas. För att ge plats för nya banor och hallar kommer vissa befintliga byggnader och utomhusbanor att rivas. Det planeras även för tre ytterligare byggnader för vård- och hälsoverksamheter.

Den nya sporthallen med hockeyrinkar och tennisbanor placeras längs med spåren, väster om befintlig byggnad. Hockeyrinkarna kommer att ha standard som träningshall med plats för cirka 150 åskådare vardera. Sporthallen kommer vara utrustad med omklädningsrum, cafeteria och diverse funktioner som behövs för att bedriva sportverksamhet.

Mellan sporthallen och spåranläggningen planeras en parkeringsplats med cirka 140 platser för besökare till sportanläggningarna, se Figur 16 och sektion B-B nedan. Parkeringsplatsen och sportanläggningarna nås via en ny väg västerifrån in till området, via Södra Fiskartorpsvägen. Infarten är dimensionerad efter typfordon Boggibuss och vägen håller därefter en bredd om ca 6.50 meter. Öster om parkeringen avslutas vägen i en vändplats dimensionerad för 12 meters fordon (buss och lastbil). För buss kommer parkering för tre stycken fordon möjliggöras i den västra delen av vägen, närmst infarten.

Tennishallen byggs ut med ett nytt tennisannex väster om befintlig byggnad som ansluter mot den nya parkeringsplatsen norr om sporthallen.

Två av utomhusbanorna närmst Amerikapaviljongen och Lidingövägen samt parkeringsytan i anslutning till utomhusbanorna utgår och på ytan uppförs en ny tennispaviljong.

Tyska paviljongen rivs och ersätts av tre stycken byggnader för verksamheter för vård och hälsa. Under de nya byggnaderna anläggs ett gemensamt garage.

Den befintliga infarten till tennishallarna och Amerikanska paviljongen ges ett nytt läge något längre söderut och kommer istället fungera som en gemensam parkväg för gående, cyklister, leveranstrafik och annan samhällsservice. Trafiken begränsas till endast leveranser och fordon med tillstånd, enstaka fordon som har parkering i anslutning till Amerikapaviljongen samt fordon som ska till garaget under de nya byggnaderna som ersätter Tyska paviljongen. Besökare hänvisas till den nya parkeringen norr om sporthallen samt till garaget under de nya fastigheterna för vård och hälsa.



Figur 13 Planerad exploatering. (Källa: OKK Arkitekter)

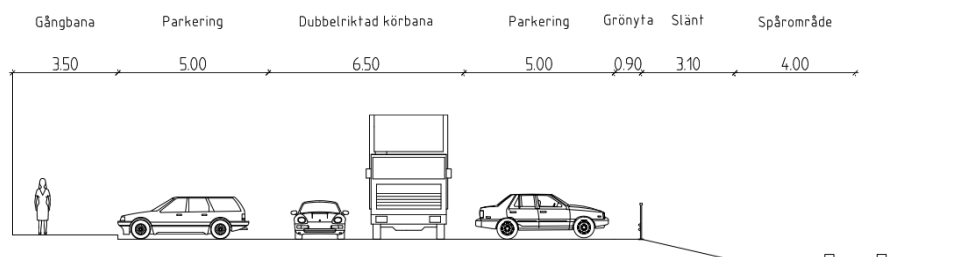


Figur 14 Planerad exploatering. (Källa: OKK Arkitekter)



Figur 15 Planerad exploatering. (Källa OKK Arkitekter)

I och med att spårområdet i norr utökas finns begränsat utrymme mellan spåren och den planerade multisporthallen. Några parkeringsplatser och befintlig vändmöjlighet för motorfordon som angör bakom befintliga tennishallen utgår. Ny vändmöjlighet ges i föreslagen vändslinga. Se Figur 17 nedan över parkeringsplatsen mellan spårområdet och sportanläggningen.



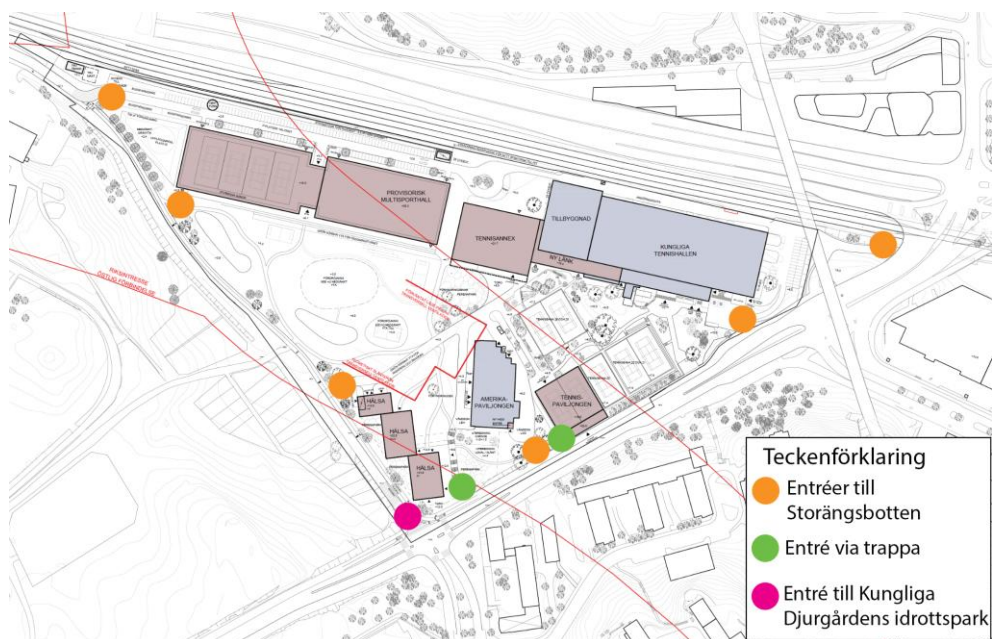
Figur 16 Sektion över parkeringsplats mellan spårområde och sportanläggningen.

4.1 Trafiknät

4.1.1 Gång- och cykeltrafik

Entréer för gående och cyklister till området kommer att ändras något med det nya förslaget. I planområdets ytterkanter finns ett antal entrépunkter som leder in till de olika verksamheterna i området. Två av entrépunkterna är trappor och det finns i områdets södra del även en tydlig entrépunkt till det större området Kungliga Djurgårdens idrottspark som bland annat består av planområdet men även inkluderar andra verksamheter i området så som ryttarstadion och Östermalms IP.

Väster om den nya tennispaviljongen tillkommer även en ny trappa som leder ner till området från Lidingövägen. Längre österut, i anslutning till korsningen med Tegelluddsvägen bibehålls befintlig ingång för både gång och cykel till området.

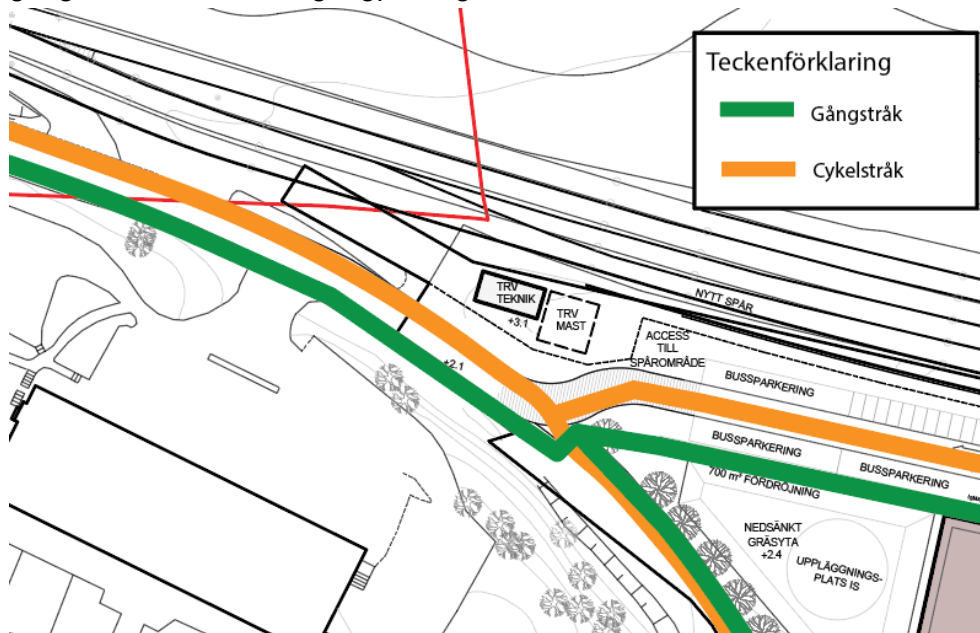


Figur 17 Entréer till området.

Idag är gång- och cykelbanan längs Storängsvägen totalt cirka 2,5 meter bred med separering mellan gående och cyklister med målad linje. Körbanan är nästan 10 meter bred vilket innebär att det finns möjlighet att bredda för gång- och cykel utan att påverka framkomligheten för motorfordonstrafiken.

Breddningen av gång- och cykelbanorna föreslås fortsatt bli på Storängsvägens östra sida. För att skapa en god standard bör gångstråket

gångstråk och undvika gångpassage över körbanan.



Figur 19 Illustration över gång- och cykelstråkens förändring vid norra Storängsvägen.

Ett helt separerat gångstråk föreslås genom parken med nästintill samma dragning som dagens gångstråk. Anslutningen till gångstråket längs området förskjuts något längre söderut för att möjliggöra ytor för uppläggning av is vid sporthallen.

4.1.2 Kollektivtrafik

Förslaget påverkar inte befintlig kollektivtrafik i närområdet. Bedömningen är att tillgången till kollektivtrafik för verksamheterna i planområdet är medelgod med spårbunden trafik och stombuss inom 400-500 meters gångavstånd.

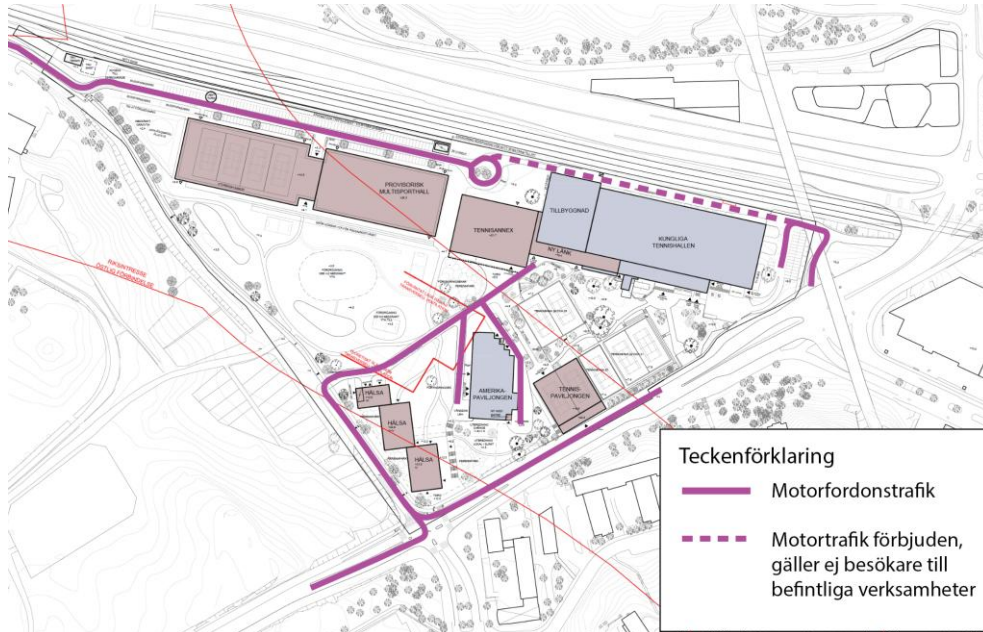
Se kapitel 2.4 för dagens kollektivtrafik i närområdet.

4.1.3 Biltrafik

En ny entré för biltrafik från Södra Fiskartorpsvägen tillkommer med det nya förslaget. Den nya parkeringsytan och vändplatsen norr om den nya sporthallen angörs västerifrån och majoriteten av besökare till idrottsverksamheterna beräknas använda den nya entrén.

Motorfordon kommer även fortsättningsvis att kunna angöra de befintliga verksamheterna norr och öster om den nuvarande tennishallen. Lastbilar

ges möjlighet att vända vid den nya vändplanen. Sträckan längs spårområdet regleras för att förhindra allmän genomfart.



Figur 20 Motorfordonstrafik till området.

Från Lidingövägen ansluter biltrafik till södra Storängsvägen. I den befintliga korsningen justeras Storängsvägens infart och en genomgående kantsten byggs, detta för att södra Storängsvägen betraktas som en fastighetsinfart och inte en gata – i likhet med hur den östra infarten idag är utformad.



Figur 21 Skiss över tilltänkt justering av anslutning södra Storängsvägen, gång- och cykelbana samt den nya angöringsytans placering.

Längst norrut på södra Storängsvägen kommer vägen svänga och ansluta till den nya parkvägen in i området. Att fortsätta längs Storängsvägen vidare på befintlig grusväg kommer inte vara fortsatt möjlig. Den befintliga grusvägen kommer ansluta till gång- och cykelbanan.



Figur 22 Skiss över södra Storängsvägens anslutning till parkvägen in i området samt anslutningen från grusvägen till gång- och cykelbana.

Parkeringsplatserna söder om tennishallen inne i området tas bort och biltrafik från södra Storängsvägen begränsas. Leveranser till tennishallens restaurang, fordon med tillstånd samt fåtal fordon till parkeringsplatserna vid Amerikapaviljongen tillåts. Besökare till vårdverksamheterna hänvisas till det nya garaget som planeras med in- och utfart från den nya parkvägen.

En angöringsyta som ska tillgodose tillgänglig entré till sjukhus (Hälsa IV) planeras förläggas på Storängsvägen.

Befintliga verksamheter i östra delen av planområdet samt leveranser till tennishallen kommer fortsatt att köra in via nedre Tegeluddsvägen. I anslutning till lastkajen ligger två parkeringsplatser för RHP.

Trafikmängder på Storängsvägen och anslutande gator redovisas i kapitel 5 Trafikanalys.

4.2 Parkering

Behov av parkeringsplatser för sportverksamheter utgår från antal utövare och besökare samt tillgänglighet till olika val av färdmedel. Parkeringstalet utgår från Stockholm stads dokument 'Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar' (2020).

Enligt strategin bedöms ett längre avstånd än cirka 400 meter till kollektivtrafik ge en hög efterfrågan på parkering. Planområdet bedöms därför få en hög efterfrågan på parkering då närmsta tunnelbanestation ligger mer än 400 meter från området och närmsta busshållplats med stombuss ligger cirka 400 meter från den nya planerade multisporhallen.

Tennis är däremot en relativt enkel sport att ta sig till med kollektivtrafik, cykel eller gång då det inte krävs mycket eller otymplig utrustning för att utöva sporten.

Ishockey däremot kräver mer utrustning som kan vara svår att bära med sig på tunnelbana eller cykel. En ishall har ofta även ett större upptagningsområde vilket ökar efterfrågan på bilparkerings- och angöringsplatser.

Det rekommenderade parkeringstalet för bil för idrottsverksamheter varierar mellan 0,2-0,45 platser per besökare plus 0,05-0,1 platser för angöring för besökare. I detta projekt har ett parkeringstal på 0,4 använts då det är relativt låg tillgänglighet till kollektivtrafik men goda möjligheter att cykla eller gå till planområdet.

Det rekommenderade parkeringstalet för cykel för idrottsverksamheter varierar mellan 0,2-0,6 platser/besökare. Då det finns relativt goda möjligheter att cykla till planområdet föreslås ett parkeringstal på 0,4 cykelparkeringsplatser till tennishallens verksamheter och 0,3 cykelparkeringsplatser till ishallens verksamheter. Det något lägre parkeringstalet för cykel till ishallen motiveras av att de sporter, bland annat ishockey, som utövas i hallen kräver otymplig utrustning som är svår att transportera på cykeln.

Verksamheter för vård- och hälsa har inga specifika riktlinjer för parkering men behovet utgår i grunden på behov av parkering för verksamma och besökare. För planområdet är det inte fastställt vilken typ av vårdverksamhet som kommer etableras i de nya byggnaderna. För att klara krav om tillgänglig angöring till entré (max 25 meter) föreslås en angöringsficka placeras på Storängsvägens sydöstra sida.

Behovet av bilparkering har uppskattats utifrån referensprojekt i Stockholmsområdet för vård- och/eller sjukhus. Jämförelsen av referensprojekt kommer från Swecos parkeringsutredning för ett sjukhus i Järfälla (Veddesta II, Parkeringsutredning, Sweco, 2019). Bland annat har de jämfört Sabbatsberg och Nacka sjukhus där Sabbatsbergs sjukhus har 5 parkeringsplatser/1000 kvm BTA och Nacka sjukhus har 8 parkeringsplatser/1000 kvm BTA. I detta projekt har ett parkeringstal på 6 platser/1000 kvm BTA bedömts som rimligt då det finns spårbunden kollektivtrafik inom 600 m och fastigheten ligger inte lika centralt som Sabbatsbergs sjukhus.

Parkeringstal för cykel utgår ofta från antal anställda samt besökare. Då det inte är fastställt exakt vilken typ av vårdverksamhet eller företag som ska etablera sig i de nya byggnaderna är det svårt att beräkna exakt behov av cykelparkering. För arbetsplatser är en referens på 0,2 cykelparkeringsplatser per anställd ett bra antagande som grund.

4.2.1 Cykelparkering

Nedan redovisas parkeringsbehovet samt parkeringslösning för cykel för de olika verksamheterna.

4.2.1.1 Parkeringsbehov

Nedan redovisas en sammanställning av beräknat parkeringsbehov av cykel för idrottsverksamheten.

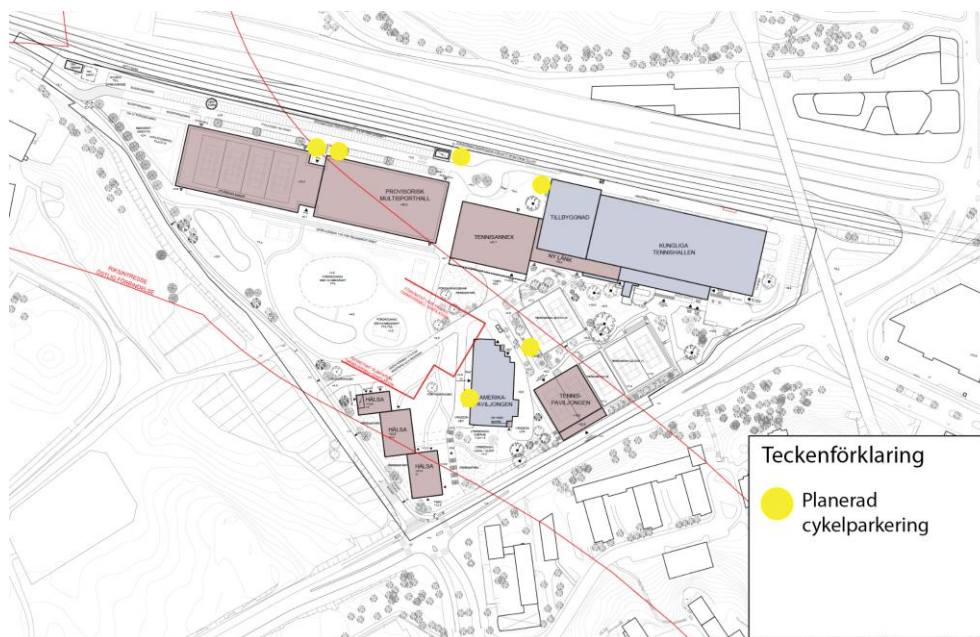
TENNISBANOR			
Antal banor	30	banor	
Spelare per bana	3	spelare	2-4 spelare
Samtidiga spelare	90	aktiva	
Samtidigt kommer lika många nya aktiva som vill träna tiden efter			
=> antal som tränar och byter om inför träning:	180	aktiva på plats som antingen tränar eller ska träna	
Antal åskådare (snitt 2 per bana?)	30		
Överlappning	60	Aktiva på plats som åskådare	
Samtidigt spelare och åskådare	240		
Antaget P-tal för cykel:	0,4	p-platser per aktiv	
antal p-platser spelare	72	st	
antal platser åskådare	24		
Antal platser spelare och åskådare	96		
ISHALLEN			
Förutsättningar/antaganden:			
Det planeras för en ishall med dubbla rinkar. Anläggningen är till för träningssyfte, inga turneringar eller liknande event ska hållas här.			
Antag att ett lag består av:	30	aktiva	15 på match
Ishallen består av:	2	rinkar	
=> antal som tränar/har match samtidigt:	60	aktiva	
Samtidigt kommer lika många nya aktiva som vill träna tiden efter			
=> antal som tränar och byter om inför träning:	120	aktiva på plats som antingen tränar eller ska träna	
=> antal åskådare (0,5 per aktiv spelare)	60	max 300 (max 650)	
Samtidigt spelare och åskådare	180		
Antaget P-tal för cykel:	0,3	p-platser per besökare	
=> antal p-platser	36	st	
=> antal p-platser åskådare	18		
Antal platser spelare och åskådare	54		
Parkeringsbehov för cykel	150		

Behovet av cykelparkeringsplatser till verksamheterna i Amerikapaviljongen bedöms uppfyllas av de platser som finns idag. För de nya verksamheterna längs Storängsvägen behöver parkeringsbehovet för cykel beräknas i senare skede när det finns mer information kring verksamhetens behov.

4.2.1.2 Parkeringslösning

Grundläggande riktlinjer för cykelparkering är att den ska vara lätt att komma åt och hänsyn ska tas till mer utrymmeskrävande cyklar och tillbehör, som lastcyklar och cykelkärror. För att cykelparkeringarna ska upplevas som attraktiva och användas behöver de alltid medge ramlåsning. Vädskydd är eftersträvansvärt där detta är möjligt. Det är vidare bra med en mix av olika typer av cykelparkering t.ex. nära entréer, på gårdar under tak och inomhus i cykelrum.

Nya cykelparkeringsplatser planeras vid entréerna på norra sidan av den nya multisporthallen. Till tennishallen kvarstår de befintliga parkeringsplatserna vid gångentrén från Lidingövägen.



Figur 23 Planerad cykelparkering. Ytterligare cykelparkeringsplatser och dess placering behöver utredas vidare i kommande skede.

Placering av ytterligare platser till idrottsverksamheterna behöver utredas vidare. Förslagsvis anläggs ytterligare platser söder om tennis- och ishallen i den nya parken. Möjligheten att anlägga ytterligare platser vid de befintliga platserna vid gångentrén till tennishallen bör även utredas.

Cykelparkeringsplatser till de nya lokalerna för vård och hälsa behöver studeras vidare i senare skede. Cykelparkeringsplatser för anställda bör förläggas i cykelrum med god tillgänglighet och cykelparkeringsplatser för besökare bör anläggas i anslutning till entréer.

4.2.2 Bilparkering

Nedan redovisas parkeringsbehovet samt parkeringslösning för bil för de olika verksamheterna.

4.2.2.1 Parkeringsbehov

Nedan redovisas en sammanställning av beräknat parkeringsbehov av bil för idrottsverksamheten.

TENNISBANOR			
Antal banor	30	banor	
Spelare per bana	3	spelare	2-4 spelare
Samtidiga spelare	90	aktiva	
Samtidigt kommer lika många nya aktiva som vill träna tiden efter			
=> antal som tränar och byter om inför träning:	180	aktiva på plats som antingen tränar eller ska träna	
Antal åskådare (snitt 2 per bana?)	30		
Överlappning	60	Aktiva på plats som åskådare	
Samtidigt spelare och åskådare	240		
Antaget P-tal:	0,4	p-platser per aktiv	
antal p-platser spelare	72	st	
antal platser åskådare	24		
Antal platser spelare och åskådare	96		
Samökning 25%	72		
ISHALLEN			
<u>Förutsättningar/antaganden:</u>			
Det planeras för en ishall med dubbla rinkar. Anläggningen är till för träningssyfte, inga turneringar eller liknande event ska hållas här.			
Antag att ett lag består av:	30	aktiva	15 på match
Ishallen består av:	2	rinkar	
=> antal som tränar/har match samtidigt:	60	aktiva	
Samtidigt kommer lika många nya aktiva som vill träna tiden efter			
=> antal som tränar och byter om inför träning:	120	aktiva på plats som antingen tränar eller ska träna	
=> antal åskådare (0,5 per aktiv spelare)	60	max 300 (max 650)	
Samtidigt spelare och åskådare	180		
Antaget P-tal:	0,4	p-platser per besökare	
=> antal p-platser	48	st	
=> antal p-platser åskådare	24		
Antal platser spelare och åskådare	72		
Samökning 25%	54		
Parkeringsbehov	168		
Med samökning	126		

Behov av parkeringsplatser för bil har beräknats utifrån den dagliga verksamheten med träning och matcher med lågt åskådarantal. Vid större matcher och cuper ökar behovet av parkeringsplatser och besökare som nyttjar bil kommer troligen att söka sig till närliggande områden för att parkera.

Vid barn- och ungdomsverksamheter kan även parkeringsbehovet vara något lägre då de inte har möjlighet att ta sig till hallen själva med bil. Det beräknade behovet utgår från att det är full beläggning på banor och ishall under två på varandra efterföljande timmar samt att det är säsong för att utomhusbanorna används. Det verkliga behovet kan därför i verkligheten vara mindre och kan ses som ett maximalt scenario.

Med ett p-tal på 6 platser/1000 kvm BTA har Amerikapaviljongen ett behov av cirka 30 platser för anställda och besökare. De nya lokalerna för vård och hälsa längs Storängsvägen får ett behov på cirka 70 platser.

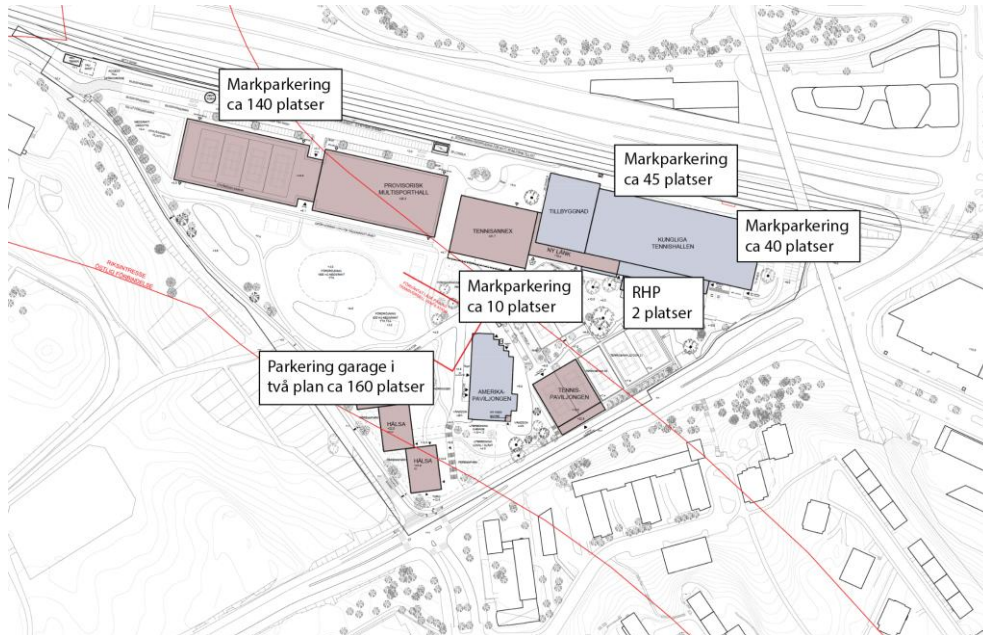
4.2.2.2 Parkeringslösning

Cirka 140 parkeringsplatser planeras norr om multisporthallen. Det tillgodoser i stort behovet av parkeringsplatser för tennishallen och ishallens verksamheter. De 40 platser som ligger öster om tennishallen antas fortsatt hyras ut till de verksamheter som finns där idag.

Under de nya byggnaderna för vård och hälsa planeras ett garage med kapacitet på upp till cirka 160 parkeringsplatser. I anslutning till entrén till Amerikapaviljongen planeras ytterligare 10 platser att anläggas. De platserna samt platserna i garaget bedöms uppfylla behovet av parkeringsplatser för bil för verksamheterna för vård och hälsa samt till Amerikanska paviljongen.

Utöver ovan parkeringsplatser tillkommer en angöringsficka som planeras att förläggas på Storängsvägens östra sida i höjd med vårdhus (Hälsa III-IV)

Nedan redovisas en sammanställning av de tillkommande parkeringsplatserna för planområdet.



Figur 24 Planerade parkeringsplatser för bil inom planområdet.

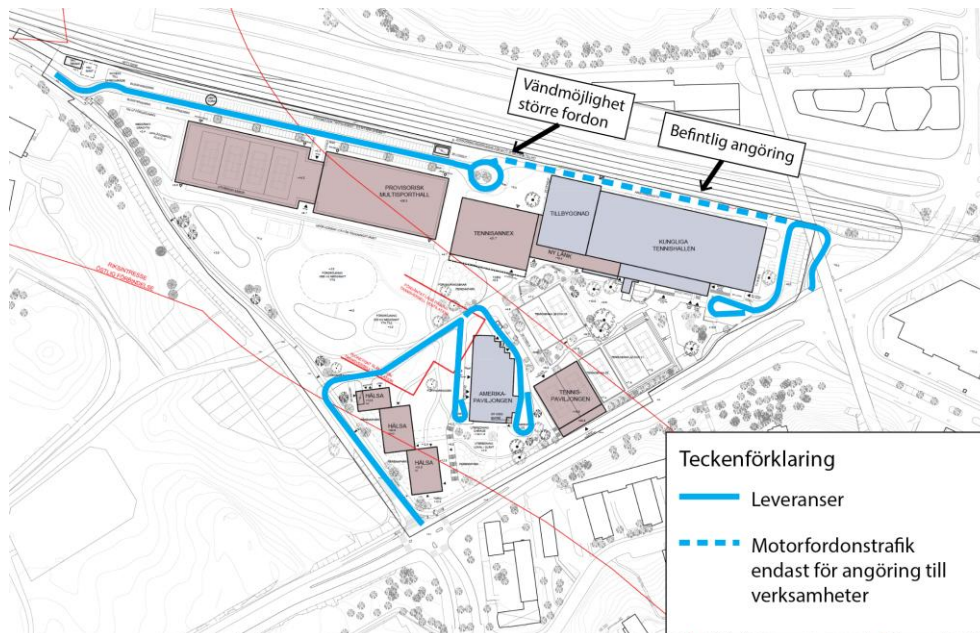
4.3 Angöring

Leverans till tennishallen planeras ske via vändplanen som nås via Nedre Tegeluddsvägen, vilket är densamma som dagens funktion.

Leveransen till Amerikapaviljongen planeras ske på båda sidor om paviljongen. Vid den sydvästra sidan angör mindre fordon medan större fordon angör vid den sydöstra sidan. En ny vändplan planeras till den sydöstra sidan för att fordon ska köra ut och in från samma ut- och infart. Leveransen till de nya lokalerna för vård- och hälsa planeras att ske via garaget. Till multisporthallen sker leveranser via den nya vägen norr om hallen. Fordonen vänder sedan i den nya vändplanen och kör ut samma håll.

Motorfordon kommer även fortsättningsvis att kunna angöra de befintliga verksamheterna norr och öster om den nuvarande tennishallen. Lastbilar

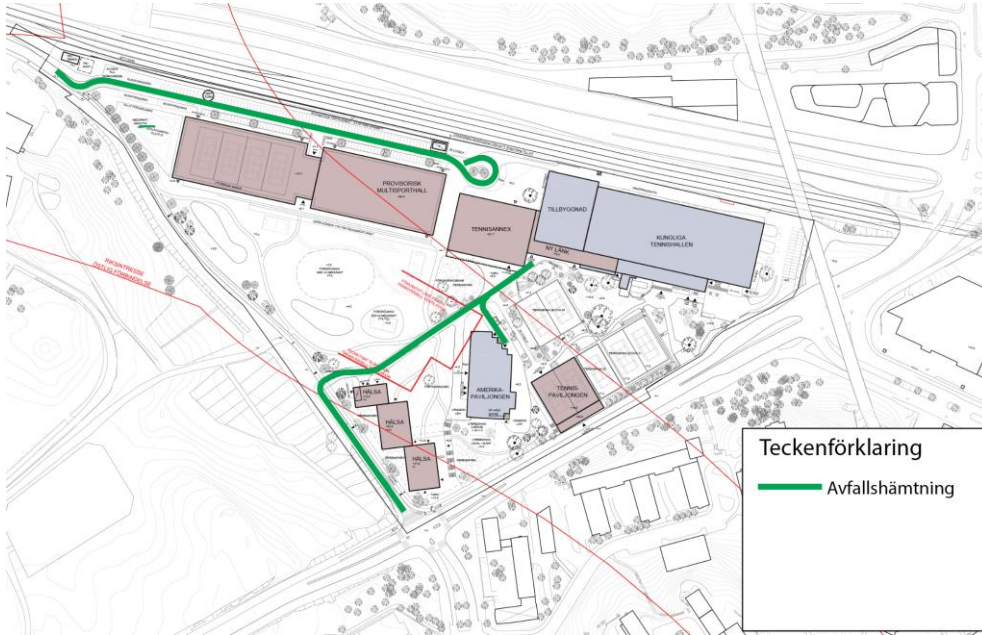
ges möjlighet att vända vid den nya vändplanen. Sträckan längs spårområdet regleras för att förhindra allmän genomfart.



Figur 25 Leveranser till området.

Avfallshämtning från befintlig restaurang i tennishallen behöver möjliggöras från torgytan framför den nya huvudentrén till tennisannekt, antingen invändigt via den nya länken eller att soprummet flyttas närmare möjlig plats för hämtning.

Avfallshämtning vid den nya länkbyggnaden kan ske antingen genom att avfallsbilen vänder och backar fram till ny hämtplats eller genom att avfallsbilen vänder framför den nya huvudentrén och backar fram till hämtplatsen. Inget av alternativen är optimala utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv då backning sker på samma plats där det rör sig oskyddade trafikanter. Däremot antas hämtning av avfall ske på andra tider än då där flest personer ankommer till tennis- och sporthallen. Inlastning till nya verksamheter i den södra hörnan ska ske i garage. Till multisporthallen sker avfallshämtning via den nya vägen norr om hallen.



Figur 26 Körväg för avfallshämtning.

5 Trafikanalys

5.1 Dagens trafikflöden

I Figur 18 nedan syns de värden på trafikflöden som hämtats från trafikmätningar gjorda av både Trafikverket genom trängselskattesystemet, samt stadens egna mätningar. Mätningarna är gjorda under perioder mellan som tidigast 2017, och senast 2024.

För norra och södra Storängsvägen saknas mätningar. Där är trafikmängderna uppskattade utifrån mängd parkeringsplatser samt antaganden för beläggning och genomsnittning omsättning per parkeringsplats varje dygn, se resonemang under nästa avsnitt.

På nedre Tegelludsvägen (fortsättningen av Värtavägen som går längs med järnvägen och mellan Kungliga tennishallen och kv. Bremen 2-4) uppskattades flödet till cirka 800 fordon/dygn i väster och 400 fordon/dygn i östra änden inom ett annat exploateringsprojekt, vilket antas vara aktuella även för detta projekt.



Figur 27 Trafikflöden utifrån de senaste mätningarna på vägarna kring planområdet.

Antaganden för dagens trafikmängder och trafikstring

För att uppskatta alstringstal för planområdet har antaganden gjorts. Syftet är att ta fram en grov uppskattning av antalet fordonsrörelser per dygn på södra och norra Storängsvägen. Antagandena baseras på antalet parkeringar före och efter ombyggnation, samt på hur många gånger parkeringarna antas nyttjas över ett normaldygn i genomsnitt.

Planområdets östra del inkluderas inte eftersom dessa parkeringar nås från nedre Tegeluddsvägen.

Vid norra Storängsvägen finns idag ingen koppling för motorfordon till planområdet. Det finns dock verksamheter inom ridsport, grossist inom vvs och mindre kontor. Motorfordonstrafik angör området via norra Storängsvägen (från södra Fiskartorpsvägen). Vid södra Storängsvägen med koppling från Lidingövägen angör besökare till tennishallen samt nuvarande verksamheter inom vård och omsorg.

Antaganden för beläggning har delats upp på dagtid mellan 7-17 och kvällstid mellan 17-22. Nattetid förutsätts att beläggningen och omsättningar av bilar är noll. De olika verksamheterna har bedömts ha olika beläggningsgrad och därför gjordes antagandena uppdelat på ridsportverksamhet, verksamheter norra Storängsvägen, tennishall, ishall, samt vårdverksamheter. Antaganden har även gjorts för hur lång tid i genomsnitt en enskild bil är parkerad på de olika områdenas parkeringsplatser. Då har det tagits hänsyn till att:

- vissa parkeringsplatser används av de som arbetar på platsen under hela eller större delar av dagen,
- kortare kundbesök till verksamheterna,
- hämtning eller lämning av idrottsutövare,
- utövare som anländer till platsen med egen bil eller som har skjuts som väntar hela aktivitetens längd

Antagandena summerades och resulterade i en genomsnittlig omsättning på 2,8 per parkeringsplats. En viktning beroende på antal parkeringsplatser per verksamhet resulterade i en genomsnittlig omsättning på 2,8 per plats i nuläget samt 2,6 per plats efter ombyggnation. Båda dessa tal rundas upp till tre omsättningar per parkeringsplats och dygn där varje omsättning ger upphov till två trafikrörelser.

Med fördelning av parkeringsplatser enligt planförslaget innebär det då en ökning av biltrafiken med cirka 840 fordonsrörelser per dygn (f/d) på norra Storängsvägen till och från Södra Fiskartorpsvägen samt en ökning av trafik med cirka 30 f/d på södra Storängsvägen till och från Lidingövägen. Totalt beräknas de nya verksamheterna alstra cirka 870 f/d.

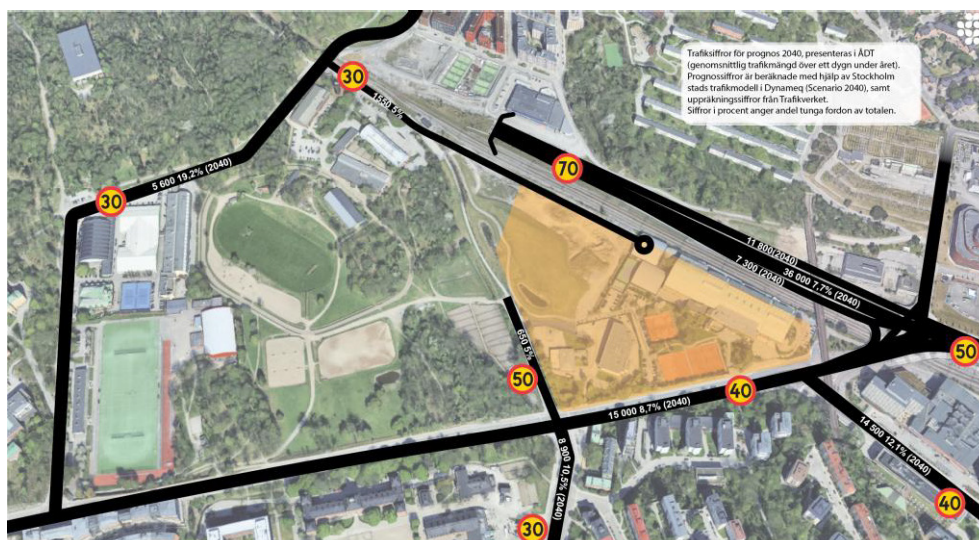
Som tidigare nämnt förutsätter antagandena ett normaldygn. I de fall som evenemang förekommer i någon av hallarna kommer de tillgängliga parkeringarna användas på annorlunda sätt jämfört med en vardag. Beroende på typ av evenemang kan antal omsättningar bli färre eller fler vilket i sin tur genererar ett annat antal fordonsrörelser.

5.2 Trafikprognos 2040

Prognosen är framtagen som en sammanslagning av prognoser från olika metoder; trafikmodellen i Dymameq (Stockholmsscenario 1, 2040), uppräkningsfaktorer, tidigare utredningar och Stockholm stads trafikmätningar från trafikdata.stockholm.se.

Värt att nämna är att jämförda modeller skiljer sig åt gällande vissa av länkarna, samt att vissa av metoderna inte direkt resulterar i ett årsdygnsmått, utan behöver konverteras vilket medför osäkerhet.

För norra och södra Storängsvägen saknas mätningar. Där är trafikmängderna uppskattade utifrån mängd parkeringsplatser samt att omsättningen per parkeringsplats är tre per dygn i genomsnitt. Flödet för Södra Fiskartorpsvägen är uppjusterat till följd av norra Storängsvägens uppskattade flöde.



Figur 28 Prognostiserat trafikflöde med tillkommande trafik från ny exploatering.

5.3 Kapacitetsanalys

Den tillkommande trafiken till planområdet bedöms inte medföra större påverkan på trafiknätet kring området. Från södra Storängsvägen bedöms trafiken hålla ungefär dagens nivåer och därmed antas inte kapaciteten i korsningen med Lidingövägen påverkas märkbart. Korsningen är även signalreglerad och mindre justeringar i signalschemat kan göras om flödena är högre än prognosticerade.

På nedre Tegeluddsvägen bedöms inte trafiken påverkas av den nya exploateringen. Befintligt antal parkeringar för verksamheter, ej utövare. Dock kan pågående planarbete i Bremen längs Tegeluddsvägen påverka hur lätt det är att ansluta till gatunätet utanför planområdet. I anslutande projekt för kv. Bremen 1 och 3 bedöms trafiken öka längs med nedre Tegeluddsvägen till följd av exploateringen.

Trafiken på nedre Tegeluddsvägen bedöms inte påverkas i någon större utsträckning av den aktuella exploateringen. Det befintliga antalet parkeringsplatser för verksamheter minskar något, och platserna är inte avsedda för besökare eller utövare. För angränsande plan inom kv. Bremen 1 och 3 förväntas däremot trafikmängderna på nedre Tegeluddsvägen öka till följd av den planerade exploateringen. Därmed kan det pågående planarbetet för kv Bremen påverka framkomligheten och möjligheten att ansluta till gatunätet utanför planområdet, men endast under högtrafik.

På norra Storängsvägen där trafiken beräknas öka bedöms störst påverkan vara på Storängsvägen när trafik ska ut från planområdet till Södra Fiskartorpsvägen. Majoriteten av trafiken till planområdet antas komma söderifrån på Södra Fiskartorpsvägen och har då fri högersväng in på norra Storängsvägen och bedöms inte påverka kapaciteten i korsningspunkten.

Idag är dock korsningen reglerad med högerregel, vilket betyder att trafik på Södra Fiskartorpsvägen behöver väja för trafik från norra Storängsvägen. För att bibehålla ett bra flöde på Södra Fiskartorpsvägen föreslås korsningen istället regleras med väjningsplikt för trafik från norra Storängsvägen. Eventuella köer ut från området belastar inte övrigt trafiknät och bedöms kunna avvecklas snabbt.

5.4 Trafikgenerering vid evenemang inom planområdet

Evenemangsverksamhet förekommer redan idag inom planområdet och förväntas fortsätta i framtiden, särskilt med hänsyn till de utökade lokaler som föreslås i detaljplanen. Ett av de större och återkommande evenemangen är Stockholm Open. Nedan redovisas antaganden och resonemang kring generering och fördelning av trafik under ett sådant evenemang.

Vid genomförandet av Stockholm Open i de planerade lokalerna bedöms maximalt 5000 personer befinna sig i lokalerna, vilket är en ökning från dagens 4500. Turneringens samtliga matcher förväntas vara fullsatta, med

ett visst omlopp av besökare – vissa stannar under delar av dagen medan andra vistas på plats under längre tid. Finaldagen antas ha den högsta belastningen, då samtliga besökare anländer och lämnar arenan inom ett begränsat tidsintervall. Trafikberäkningar utgår därför från finaldagen, då denna bedöms generera flest trafikrörelser under kortast tid.

Inför evenemangets start antas besökare anlända löpande till lokalerna. Vissa anländer tidigt för att ta del av hospitality-ytor och servering, medan andra anländer senare in på evenemangets början. Under den sista timmen innan evenemanget förväntas det största flödet uppstå och används som maxtimme i denna analys.

Angöringsmöjligheter för biltrafik

Biltrafik till området vid evenemang kan angöra via tre huvudsakliga parkeringsytor:

- Område A: Västra markparkeringen
- Område B: Södra markparkeringen
- Område C: Östra markparkeringen
- Område D: Lidingövägen natthållplats för buss.

Se Figur 29 för placering och angöringsvägar till respektive yta. I följande text redogörs för de grundläggande antagandena för att ta fram en uppskattning över rörelser vid ett större evenemang.



Figur 29 Angöringsytornas placering och anslutningsväg

Område A

Parkeringsyta A antas i huvudsak nyttjas av besökare som anländer med privat bil. En andel av platserna antas nyttjas av evenemangets personal, som anländer tidigt och lämnar sent. Ytterligare en andel antas vara fyllda av tidigt anlända besökare innan sista timmen inför matchstart. Detta betyder att när sista timmen inför match börjar finns det 112 tillgängliga parkeringsplatser.

De som kommer med privat bil antas veta att antalet tillgängliga parkeringsplatser är begränsade och därför väljer att samåka där det är möjligt. Det ger antagandet att det är i genomsnitt tre personer i varje privat bil.

Ytterligare fordonsrörelser i form av söktrafik antas tillkomma. En andel av söktrafiken antas lämna av sällskapet innan parkering söks på annat håll. Med tydlig information innan evenemanget och information vid Lidingövägen huruvida parkeringen är fullbelagd kan minska mängden söktrafik till parkeringsyta A. Majoriteten av fordonen som söker parkering på platsen antas anlända från Lidingövägen via södra Fiskartorpsvägen.

Kategori	Antaganden och resultat
Tillgängliga parkeringsplatser	112
Besökare per parkerad bil	3
Besökare via parkerade bilar	336
Söktrafik (antal bilar)	70
Söktrafik (fordonsrörelser)	140
Avlämnade besökare via söktrafik (60%)	252
Besökare till fots från annan parkering	126
Turistbussar	5
Besökare via turistbuss	250
Fordonsrörelser turistbuss	10
Totalt, besökare via motorfordon	964
Totalt, fordonsrörelser	262

Område B

Parkeringsyta B antas vid större evenemang bemannas av personal som hänvisar privata fordon och taxibilar till tydliga avlämningsplatser.

Alternativt kan ytan vid vissa typer av evenemang vara helt avstängd för fordonstrafik då den fungerar som angreppsväg för räddningstjänst. För denna analys antas den vara öppen för avlämning, där både taxibilar och privatbilar kan lämna av åskådare i närheten av Amerikapaviljongen. Parkeringshuset i området nås via samma angöringsväg, dock antas det vara uthyrt och därmed inte tillgängligt vid evenemang. Vid all typ av

avlämning i område B, C och D, med taxi eller privat bil, antas det genomsnittliga antalet besökande per bil vara två stycken.

Denna plats antas vara mest attraktiv för avlämning av passagerare för såväl privata bilar som taxibilar då den är närmast den nya huvudentrén.

Kategori	Antaganden och resultat
Angöring privat bil	180
Fordonsrörelser privat bil	360
Angöring taxi	60
Fordonsrörelser taxi	120
Besökare via privat bil	360
Besökare via taxi	120
Totalt, besökare via motorfordon	480
Totalt, fordonsrörelser	480

Område C

Parkeringsyta C är idag uthyrd till verksamheter och förväntas vara det även framöver. Därmed antas inga besökare anlända för parkering på denna sida. Angöring sker med taxi vid VIP-entré, samt ytterligare en mindre mängd angörande taxibilar vid markparkeringen.

Kategori	Antaganden och resultat
Angöring VIP	30
Besökare till VIP	60
Angöring taxi övriga	15
Besökare till övriga	30
Totalt, besökare via motorfordon	90
Totalt, fordonsrörelser	90

Område D

På Lidingövägen i riktning mot Valhallavägen nära hallen finns en natthållplats för buss. Den antas nyttjas av en mindre del angöring med taxi.

Kategori	Antaganden och resultat
Angöring taxi	15
Totalt, besökare via Lidingövägen	30
Totalt, fordonsrörelser	15

Resultat

Utredningen visar att ungefär 845 fordonrörelser sker under maxtimmen före evenemangets start, fördelat på de fyra utpekade anslutningsplatserna enligt Figur 30. Av de cirka 4 100 personer som anländer under denna period, kommer 1 560 personer med motorfordon, medan resterande 2 560 (ungefär 62 %) förväntas använda andra färdssätt såsom kollektivtrafik, gång eller cykel.



Figur 30 Uppskattad mängd motorfordonsrörelser per anslutningspunkt under maxtimmen, en timme före matchstart.