

Studenternas Nya Arena

Projektnummer - 1404

Objektsnummer - 133

PM Trafikutredning

Programhandling – Rev. D 2017-04-03

Uppsala, 2016-02-05

Ramböll Sverige AB

Upprättad av: Cecilia Friis

Uppsala kommun Sport- och rekreationsfastigheter AB, Salagatan 18A, 753 30 Uppsala
Telefon (växel): 018-727 02 00. E-post: info@sportfastigheter.se. Org.nr: 556911-0744

www.sportfastigheter.se



sportfastigheter



Trafikutredning

Studenternas, Uppsala

Beställare: FOJAB arkitekter AB

Konsulter: Bengt Melin, Uppdragsansvarig
Cecilia Friis [trafikplanering]
Ramböll Sverige AB



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	6	
	1.1	Bakgrund	6
	1.2	Syfte	6
2.	Förutsättningar	7	
	2.1	Studenternas IP	7
	2.2	Oskyddade trafikanter	8
	2.3	Vägnät och parkering	9
	2.4	Kollektivtrafik	11
	2.5	Färdmedelsfördelning	12
3.	Scenario 2030	13	
	3.1	Ny fotbollsarena vid Studenternas	13
	3.2	Bro över Fyrisån	14
	3.3	Södra staden	15
	3.4	Trafikflöden	15
	3.5	Utryckningsfordon	17
	3.6	Nytt kollektivtrafiknät	18
4.	Behov av parkering	19	
	4.1	Bedömning av parkeringsbehov för bil	19
	4.2	Bedömning av parkeringsbehov för cykel	26
	4.3	Övrigt parkeringsbehov	28
5.	Sammanfattande kommentarer	29	

Bilaga 1

Jämförelsedigram med parkeringstal för olika idrottsanläggningar i Sverige

1. Inledning

1.1 Bakgrund

En ny fotbollsarena ska byggas vid Studenternas IP i centrala Uppsala. Vid arenan planeras även för andra verksamheter så som kontor, restaurang och café. Utöver utvecklingen av Studenternas pågår andra stadsutvecklingsprojekt i Uppsala som innebär förändrade trafikflöden och resmönster i staden samt till och från den nya arenan. En ny bilbro vid Kungsängsesplanadens förlängning (bro över Fyrisån) är under utredning, planering för förbättrad kollektivtrafik med stomlinjer pågår och i södra Uppsala sker en av stadens största byggsatsningar.

1.2 Syfte

Syftet med trafikutredningen är att analysera tillgängligheten till den nya fotbollsarenan vid Studenternas, med fokus på hållbart resande. Utredningen ska beskriva hur den nya arenan påverkar trafiksituationen i området. Detta för ett scenario år 2030 med hänsyn till pågående och planerade utvecklingsprojekt i staden.



Figur 1. Illustration av Studenternas IP med ny fotbollsarena sett norrifrån. Ny bro över Fyrisån binder samman Kungsängsesplanaden med Ulleråkersvägen.

2. Förutsättningar

2.1 Studenternas IP

Studenternas IP är lokaliserad i centrala Uppsala, cirka 1 km söder om resecentrum. Området består av en sommararena med fotbolls- och friidrottsanläggning och en vinterarena med två fullstora bandyplaner. Befintliga anläggningar har en publikkapacitet på cirka 6 000 och 8000 åskådare sommar- respektive vintertid. Publikrekordet för Studenternas uppgår dock till drygt 25 000 åskådare (SM-final i bandy 2010). Utöver verksamhet på elitnivå nyttjas anläggningarna även till vardagligt idrottande inom bland annat friidrott, fotboll och bandy.



Figur 2. Studenternas IP är lokaliserat centralt i Uppsala. Området ligger i nära anslutning till bland annat Stadsträdgården, Akademiska sjukhuset och Fyrisån.

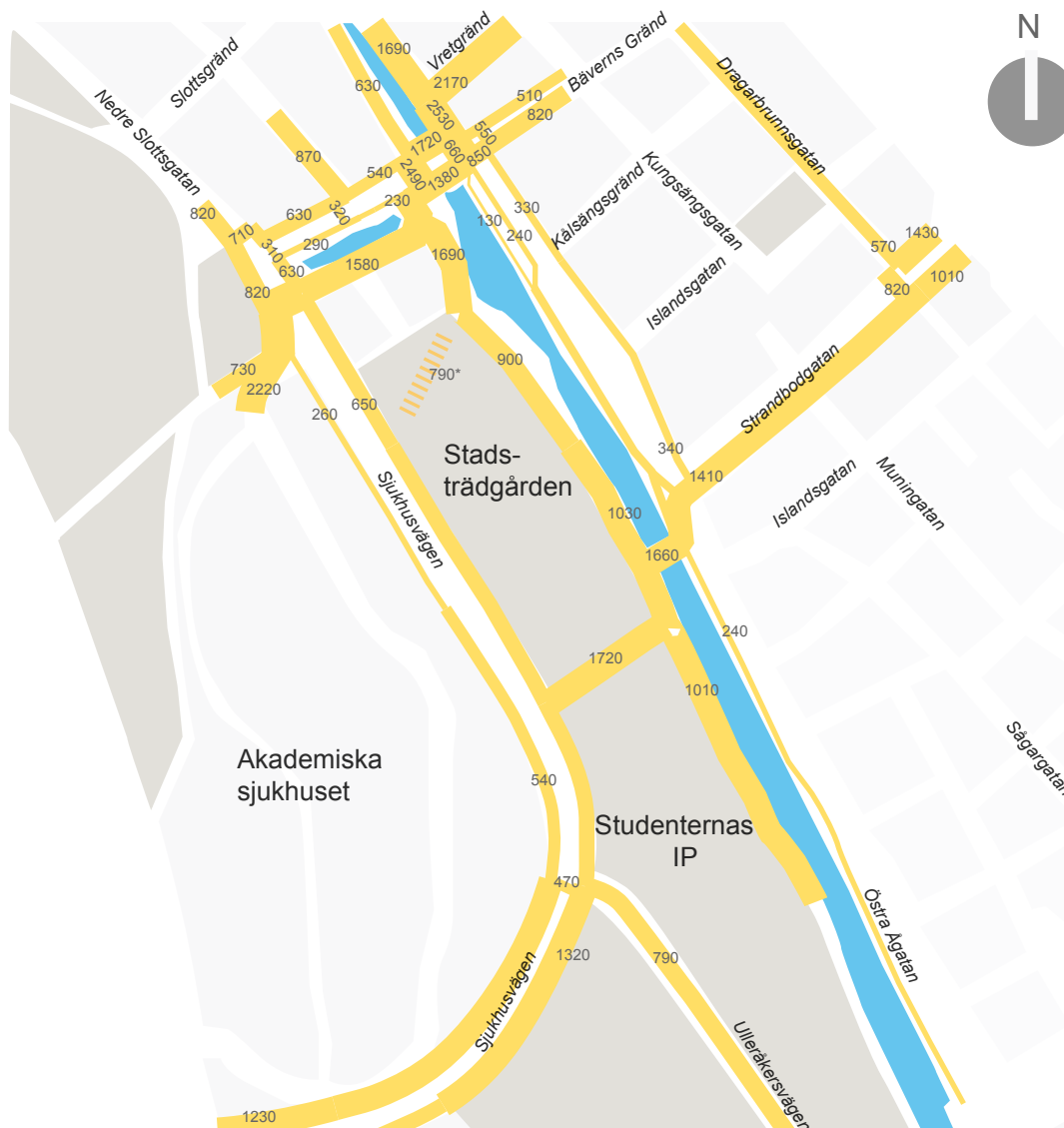
2.2 Oskyddade trafikanter

Studenternas centrala läge medför goda förutsättningar för både fotgängare och cyklister att ta sig till och från området. En stor del av tätortens invånare bor inom cykelavstånd (cirka fem kilometer) och resecentrum ligger på cirka en kilometers gångavstånd från arenan.

Studenternas har god koppling till stadens cykelvägnät, bland annat snabbcykelleden Valsättraleden som förbinder området med stadens södra delar. Den nya gång- och cykelbron över Fyrisån, Hamnspången, har förbättrat tillgängligheten genom att förkorta avstånden till resecentrum. Sedan Hamnspångens införande har både gång- och cykeltrafiken i området ökat avsevärt. Se figur 3 och figur 4 för beräknade gång- och cykelflöden från 2014. Cykeltrafiken längs Sjukhusvägens östra sida hade efter Hamnspångens införande mer än dubblats till drygt 4 300 cyklister/dygn. Därefter har Valsättraleden byggts och gjort cykelbanan än mer attraktiv.



Figur 3. Sammanställning av cykelflöden per dygn efter Hamnspångens införande men före byggandet av Valsättraleden. Bild hämtad från rapporten *Gång- och cykelrörelseräkning Å-stråket* (Ramböll, 2014). Antalet cyklister räknades under maxtimme (07:30-08:30) i maj 2014 och har sedan beräknats upp till cykelrörelse per dygn.

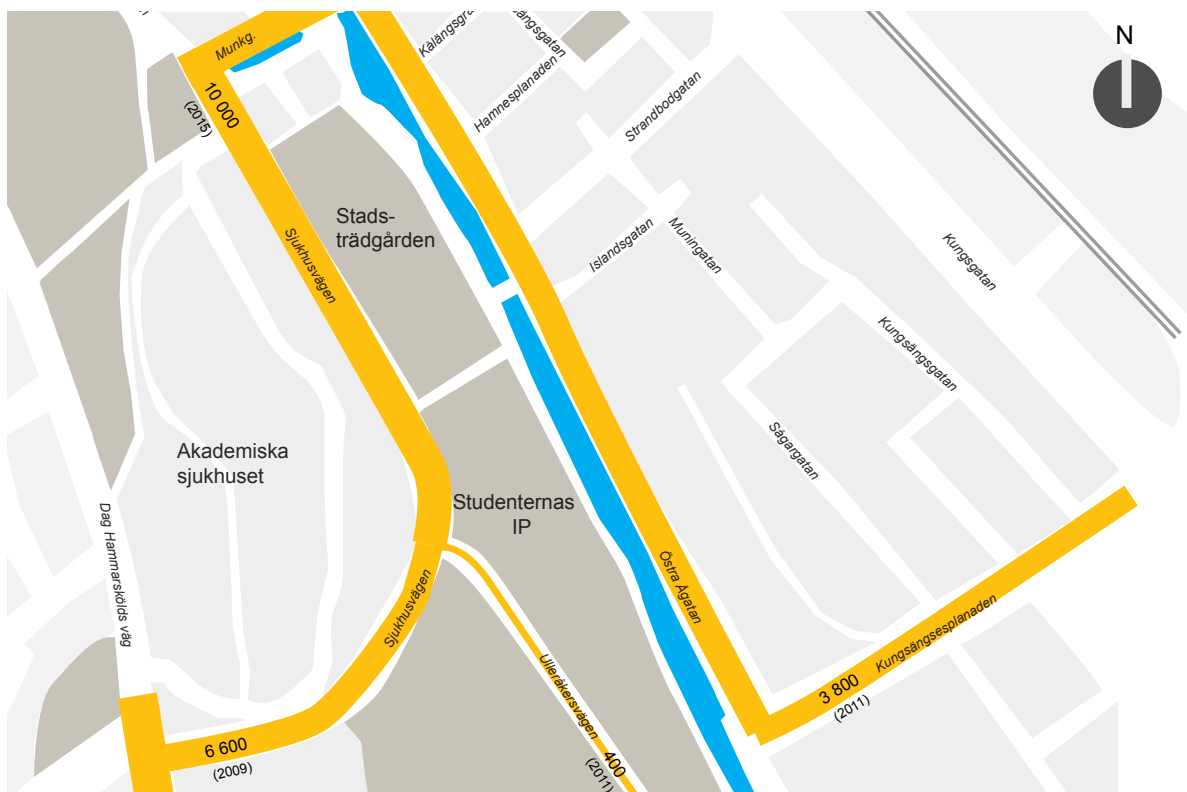


Figur 4. Sammanställning av gångflöden per dygn efter Hamnspångens införande. Bild hämtad från rapporten *Gång- och cykelflödesräkning Å-stråket* (Ramböll, 2014). Antalet fotgängare räknades under maxtimmen (07:30-08:30) i maj 2014 och har sedan beräknats upp till gångflöde per dygn.

2.3 Vägnät och bilparkering

Studenternas har ett väl utbyggt vägnät i anslutning till området. Studenternas ligger i direkt anslutning till Sjukhusvägen som västerut ansluter till Dag Hammarskjölds väg, vilket är en viktig nord-sydlig länk i Uppsalas vägnät. Norrut ansluter Sjukhusvägen till vägnätet i centrala Uppsala. Se figur 5 för befintliga trafikflöden.

Det centrala läget, samt närheten till Akademiska sjukhuset, ger goda möjligheter till parkering vid större evenemang, se figur 6. För det vardagliga parkeringsbehovet finns idag drygt 300 parkeringsplatser i nära anslutning till Studenternas. Av dessa ligger 77 p-platser på gatan längs Ulleråkersvägen och cirka 246 på parkering strax söder om arenorna.



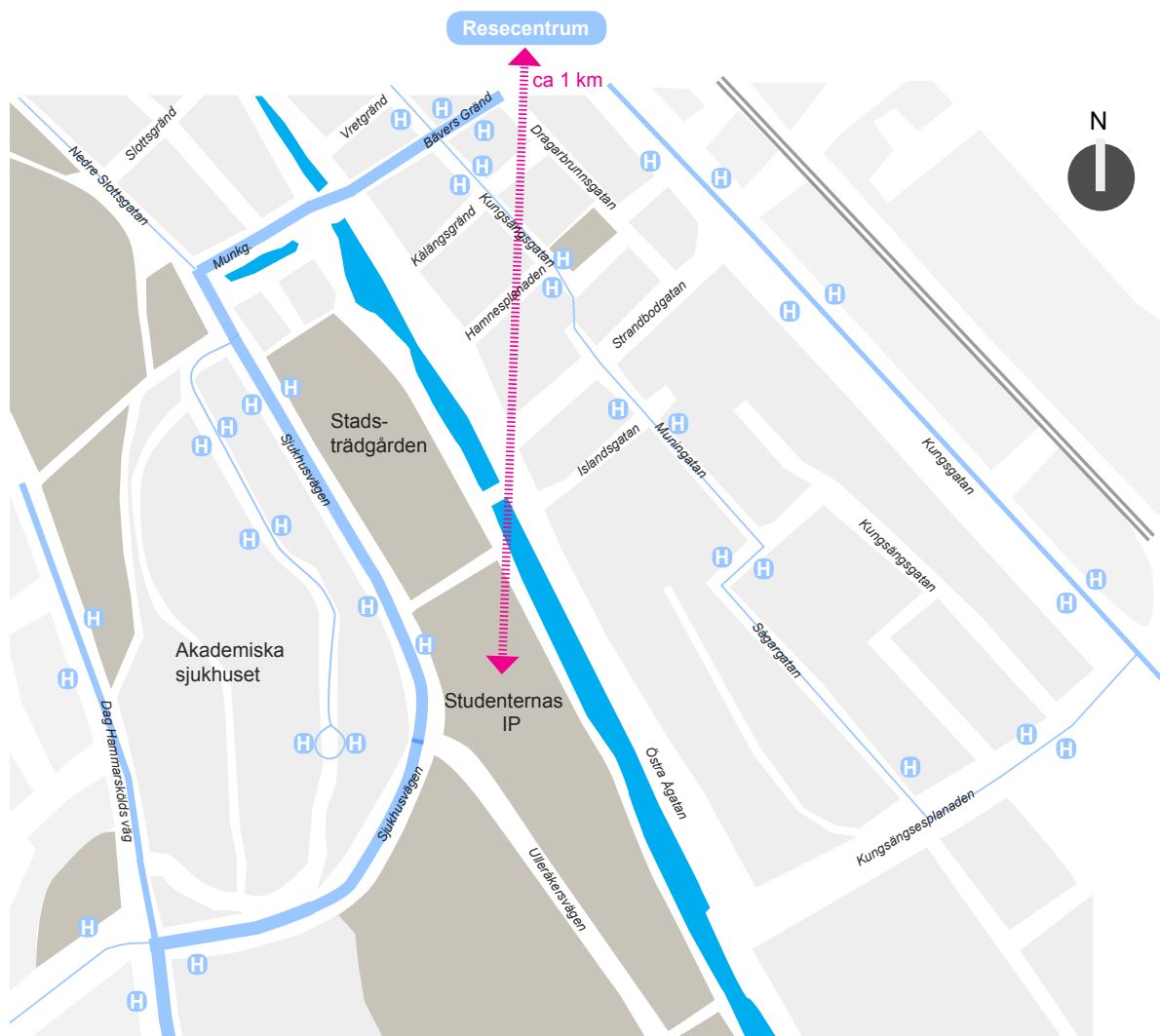
Figur 5. Trafikflöden (vardagsmedeldygn) erhållna från Uppsala kommun. Mätningens årtal inom parentes.



Figur 6. Befintlig parkering i närheten till Studenternas IP.

2.4 Kollektivtrafik

Hållplatsen Uppsala Akademiska ligger i direkt anslutning till Studenternas på Sjukhusvägen. Idag trafikeras hållplatsen av stadsbusslinjerna 1, 3 (stombuss), 8, 10, 12 och 14. Turtätheten under kvällar och helger, då aktiviteten på Studenternas förväntas vara som störst, är cirka 5-10 minuter mellan bussarna. Linjerna täcker in stora delar av staden, däribland Ultuna, Nyby, Gottsunda, Sunnersta, Årsta, Gränby och Ärna. Samtliga linjer passerar Centralstationen, vilket gör bytesmöjligheterna goda för kollektivtrafikresande arenabesökare från andra delar av staden. Även kollektivtrafikresande som kommer utifrån tätorten via resecentrum och inte vill eller har möjlighet att gå den relativt korta sträckan till Studenternas har goda möjligheter att resa kollektivt.

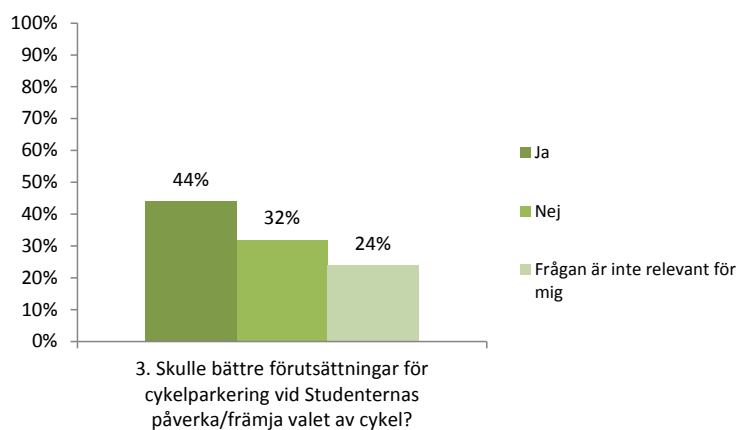
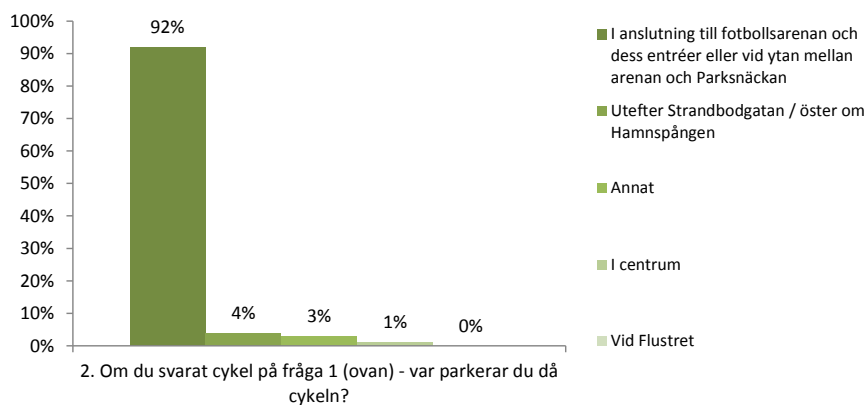
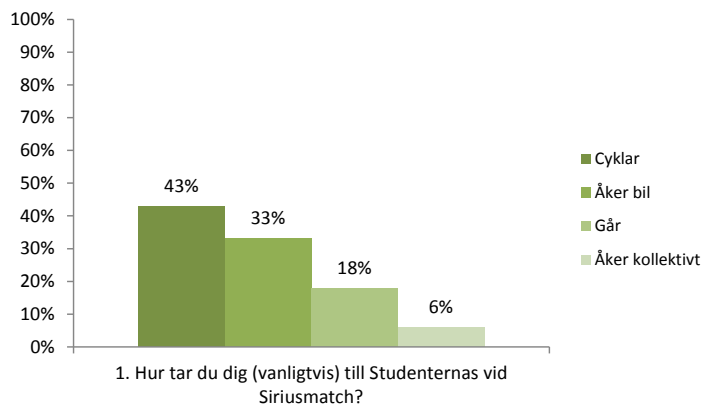


Figur 7. Befintliga kollektivtrafikstråk och hållplatser för stadsbussar, mjuka linjen och regionbussar. Linjetjocklek efter antal busslinjer.

2.5 Färdmedelsfördelning

För att kartlägga hur besökare vid större evenemang tar sig till Studenternas idag har en enkätundersökning genomförts. Undersökningen skickades elektroniskt till medlemmar i Sirius kunddatabas. Totalt skickades den till 2 735 medlemmar och besvarades av 557, det vill säga drygt 20 procent av de tillfrågade svarade.

Majoriteten av besökarna tar sig till arenan med cykel (43 %), därefter kommer bil (33 %), till fots (18 %) och buss (6 %). Majoriteten av cyklisterna (92 %) tar cykeln hela vägen fram och parkerar i anslutning till arenan och dess entréer eller vid ytan mellan arenan och Parks näckan. En stor andel (44 %) anger att förbättrade förutsättningar för cykelparkering skulle främja valet av cykel. Frågeställningar och resultat presenteras nedan.



3. Scenario 2030

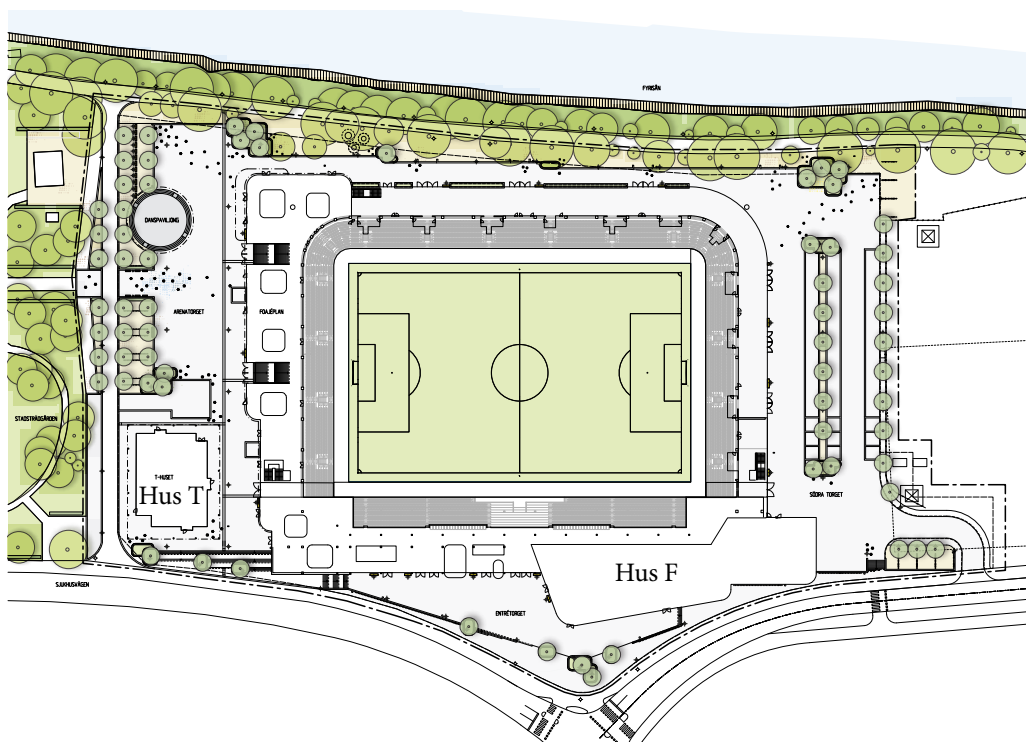
3.1 Ny fotbollsarena vid Studenternas

Befintlig fotbolls- och fröidrottsanläggning vid Studenternas ska rivas och ersättas av en ny fotbollsarena med uppvärmd konstgräsplan. Den planerade fotbollsarenan kommer ha en kapacitet på 8000 sittande åskådare med möjlighet till maximalt 10 300 åskådare. Arenans tänkta placering är i korsningen Ulleråkersvägen/Sjukhusvägen. Hela arenan planeras stå färdigställd till 2021. I anslutning till fotbollsarenan planeras även lokaler för kontor och restauranger. Omfattningen av kommande bandyverksamhet vid Studenternas behandlas i separat utredning. I denna trafikutredning förutsätts dock att de två befintliga bandyplanerna söder om arenan kvarstår, men läget för dessa kommer justeras då Ulleråkersvägen får sin nya sträckning i samband med utbyggnation av den planerade bron över Fyrisån (se kapitel 3.2).

I och med byggnationen av den nya fotbollsarenan kommer befintlig fröidrottsverksamhet flytta till Gränby och den huvudsakliga idrottsverksamheten vid Studenternas förutsätts bestå av fotboll och bandy på hobby- till elitnivå. Bandyverksamheten bedöms komma att motsvara dagens användning, däremot kan nyttjandet av fotbollen komma att se annorlunda ut. Utökad publikkapacitet kan generera mer publik till elitmatcher och den uppvärmda konstgräsplanen kan påverka nyttjandet av planen över året för den vardagliga idrottsverksamheten. Arenan planeras även kunna användas vid större evenemang så som konserter, etc.

Planerat innehåll av verksamheter/funktioner i området:

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| - Kontorsyta hus T och hus F: | 12 900 kvm BTA |
| - Service hus F [restaurang, butik]: | 2 500 kvm BTA |
| - Fotbollsarena: | 8 000 - 10 300 åskådare |
| - Bandy: | oförändrad verksamhet |



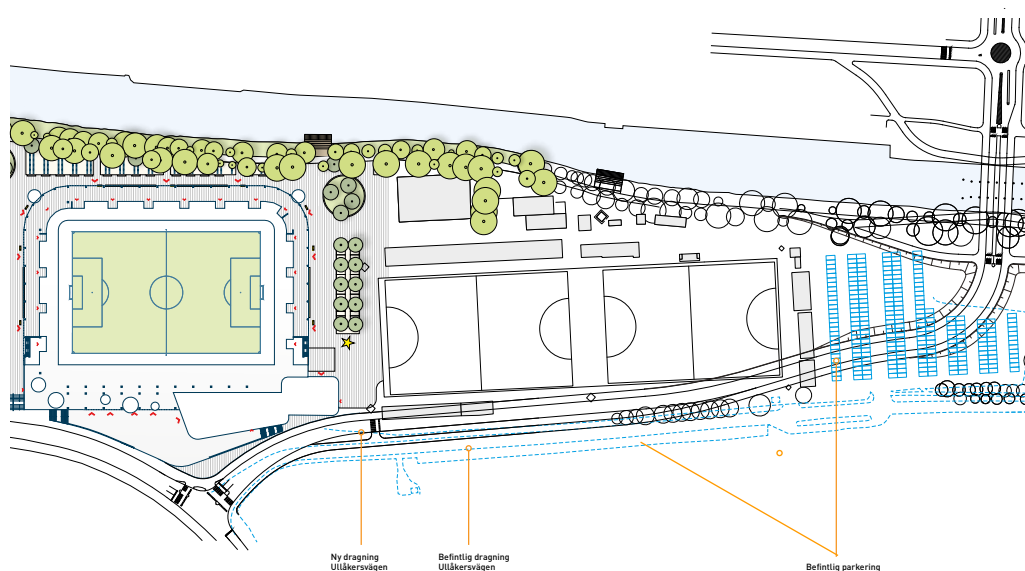
Figur 8. Situationsplan (FOJAB 2017-03-30)

3.2 Bro över Fyrisån

En ny bilbro över Fyrisån är under utredning. Den nya bron kommer förbinda Kungsängsesplanaden i öster med Ulleråkersvägen väster om Fyrisån. Bron är planerad att tillåta såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik och förväntas avlasta Islandsbron som är belägen norr om Studenternas. Den nya bron medför att Ulleråkersvägen kommer få en ny sträckning på grund av de geotekniska förhållandena på platsen.

Det förändrade vägnätet kommer innebära en ökning av trafikmängderna på Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen. Det ställer större krav på utformningen av anslutningar till arenaområdet så att dessa är trafiksäkra och inte påverkar framkomligheten på Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen negativt. Bron kommer även påverka hur biltrafikanterna tar sig till och från arenan då den nya länken kommer avlasta Islandsbron. Hur arenatrafiken fördelar sig beror på antalet parkeringsplatser som kommer finnas tillgängliga. Trafiken till och från större parkeringar kan påverka framkomligheten på Ulleråkersvägen negativt. En fördel med att begränsa antalet parkeringar inom arenaområdet är att biltrafiken sprider ut sig över vägnätet, och även över tid då fotgängarflödet sprids ut, och minskar på så vis belastningen på Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen.

Befintliga parkeringar vid Studenternas kommer att påverkas av Ulleråkersvägens nya sträckning i samband med att bron byggs, se figur 9. Parkering längs med Ulleråkersvägen utgår. Norr om bronns västra fäste bedöms cirka 100 parkeringsplatser, vid omDisposition av kvarvarande yta, kunna kvarstå.



Figur 9. Ny bro över Fyrisån med ny sträckning av Ulleråkersvägen. Ej uppdaterad skiss över arenaområdet.

Den nya bron förstärker kopplingen till bland annat Kungsängen, Boländerna och Fyrislund. Gång- och cykelbana planeras längs båda sidor av Ulleråkersvägen som förbinder bron med Sjukhusvägen. En viss förflyttning av gång- och cykeltrafik från Hamnspången till den nya bron kan komma att ske, de största rörelserna över Fyrisån väntas dock fortfarande ske via Hamnspången med tanke på dess centrala läge.

Brons gatusektion är dimensionerad för att kunna inrymma framtida spårtrafik. Eventuell kollektivtrafik på den planerade bron kommer göra resandet med kollektivtrafik till arenaområdet än mer attraktivt. De ökade trafikflödena ställer dock stora krav på trafiksäkra passagemöjligheter till och från hållplatslägen samt gång- och cykelbanor.

Om bron uteblir

En grundförutsättning för trafikutredningen är att den nya bron över Fyrisån kommer att byggas. Om bron skulle utebli medför detta en helt annan trafiksituation kring Studenternas än den i scenariot med bro. I tabellen nedan lyfts positiva och negativa effekter av ett scenario utan bro upp relaterat till tillgängligheten och trafikrörelser till och från Studenternas. Vidare utredning förutsätter dock att bron kommer att byggas.

Förväntade positiva effekter av scenariot utan bro
+ Lägre trafikflöden på Ulleråkersvägen medför att anslutningar till Studenternas inte får lika stor påverkan på framkomligheten.
+ Befintliga parkeringar kan kvarstå, både längs Ulleråkersvägen och parkeringsyta söder om området.
+ Lägre trafikflöden kan minska sårbarheten och risken för påverkan på utryckningstrafik i samband med evenemang.
Förväntade negativa effekter av scenariot utan bro
- Minskar tillgängligheten för samtliga trafikslag i jämförelse med scenario bro. Tillgängligheten anses dock ändå vara god.
- All fordonstrafik till och från arenan måste åka via Sjukhusvägen.
- Ökad trafik till Islandsbron och i centrala Uppsala i samband med evenemang.

3.3 Södra staden

I södra Uppsala pågår en av stadens största byggsatsningar. Utvecklingsområdet Södra staden sträcker sig från Polacksbacken i norr till Sunnersta i söder. Uppsala förväntas kunna växa med 150 000 nya invånare till år 2050, vilket skapar ett behov på mellan 55 000 - 60 000 nya bostäder (Uppsala kommun). Södra staden bedöms kunna inrymma uppemot 45 procent av hela stadens bostadsbehov tills dess. En sådan utveckling kommer att påverka rörelsemönstret i staden och innebär att antalet besökare till Studenternas från södra delarna av staden väntas öka.

3.4 Trafikflöden

Uppsala kommun har tagit fram en trafikflödesprognos för prognosår 2030. För att bedöma ökningen av trafikmängderna med hänsyn till den nya arenan har trafikstringen för de nya verksamheterna beräknats och fördelats ut på omgivande vägnät. Detta har gjorts för ett vardagsscenario.

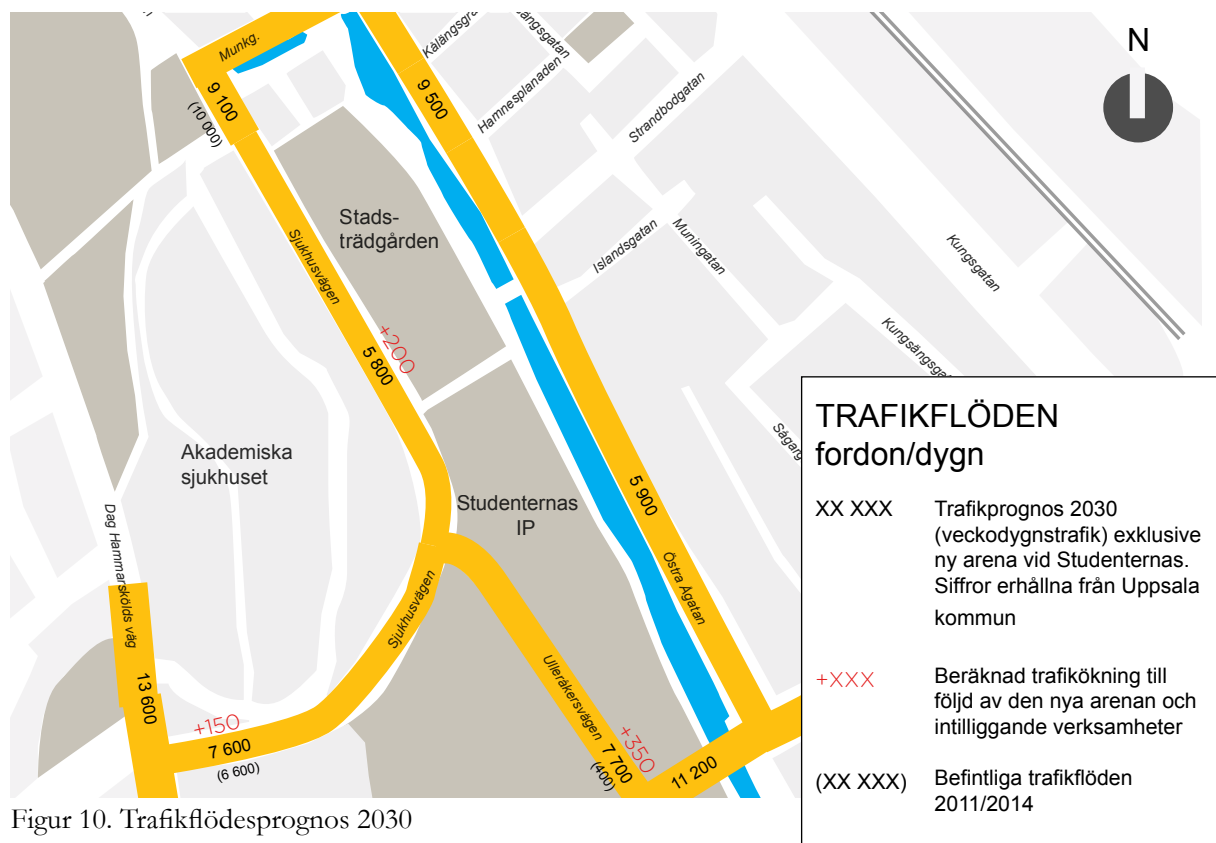
Trafikalstringen har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg för verksamheter i hus T och hus F. Trafikalstringsverktyget tar hänsyn till flera faktorer, så som lokalisering av projektet, den aktuella kommunens arbete med gång-, cykel, och kollektivtrafik, parkeringsförhållanden, etc. Verktyget behandlar dock endast privatresor och inte så kallade nyttoresor, till exempel leveranser, service, gods. Därför adderas 5 procent på det totala antalet bilresor som trafikstringsverktyget genererar.

För den vardagliga idrottsverksamheten bygger trafikstringen på antaganden som redogörs för i kapitel 4 *Behov av parkering*. 37 procent av idrottsutövarna antas nyttja en parkeringsplats baserat på den parkeringsinventering som gjorts. Därutöver görs ett antagande om att 20 procent av de yngre idrottsutövarna som tränar eftermiddag/tidig kväll får skjuts och blir avsläppta/hämtade vid arenan utan att nyttja parkeringsplats. Endast fotbollsutövare väntas utgöra tillkommande trafik då bandyverksamheten väntas se ut på samma sätt som idag och därmed redan finnas med i trafikprognosen för 2030. Resulterande trafikrörelser kan ses i tabellen nedan.

	fordon/dygn	Kommentar
Kontor	350	baseras på 12 900 kvm
Restaurang	120	baseras på 1 900 kvm
Butik	10	baseras på 600 kvm
Idrott	220	inkluderar bilar som parkerar samt bilar som hämtar/lämnar

Den totala trafikallsträngen beräknas vara cirka 700 fordon/dygn. Fördelningen av trafikallsträngen på omgivande vägnät baseras på antaganden om att 30 procent av trafikallsträngen har målpunkt norrut via Sjukhusvägen, 20 procent västerut via Sjukhusvägen och 50 procent söderut via Ulleråkersvägen. Vidare tas hänsyn till planerad lokalisering av in-/utfarter (se figur 8) samt lokalisering av parkering som redogörs för i kapitel 4 *Behov av parkering*. Hämtning/lämnning av idrottsutövare antas till större delen ske direkt söder om fotbollsarenan. Resulterande trafikflöden kan ses i figur 10. De framtida ökade trafikmängderna, framför allt på Ulleråkersvägen, beror främst på förändringar i trafiknätet med anledning av den nya bron över Fyriskan. De trafikmängder som arenan väntas bidra med är låga i förhållande till de totala förväntade trafikmängderna på Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen.

Mellan Stadsträdgården och Studenternas finns idag en anslutning mot Sjukhusvägen som framförallt trafikeras av cykeltrafik, då den utgör en viktig länk i kommunens huvudcykelnät. Utöver cykeltrafik förekommer även vissa transporter med motorfordon till Parksnäcken och andra verksamheter i Stadsträdgården. Denna trafik är begränsad och består främst av servicefordon, renhållningsfordon och varuleveranser. På området finns även enstaka P-platser för rörelsehindrade. Övrig fordonstrafik är ej tillåten. Trafiken till Stadsträdgården väntas i framtiden vara i samma storleksordning som idag, alternativt kommer den minska något då befintligt teknik-/servicehus ämnar flytta från området. Däremot tillkommer transporter till arenaområdet. Denna trafik kommer vara begränsad och främst bestå av renhållningsfordon och eventuella lastbilar vid tillfälliga evenemang. På området finns även en vändplan för angöring för rörelsehindrade. All annan personbilstrafik hänvisas till torget söder om arenan.



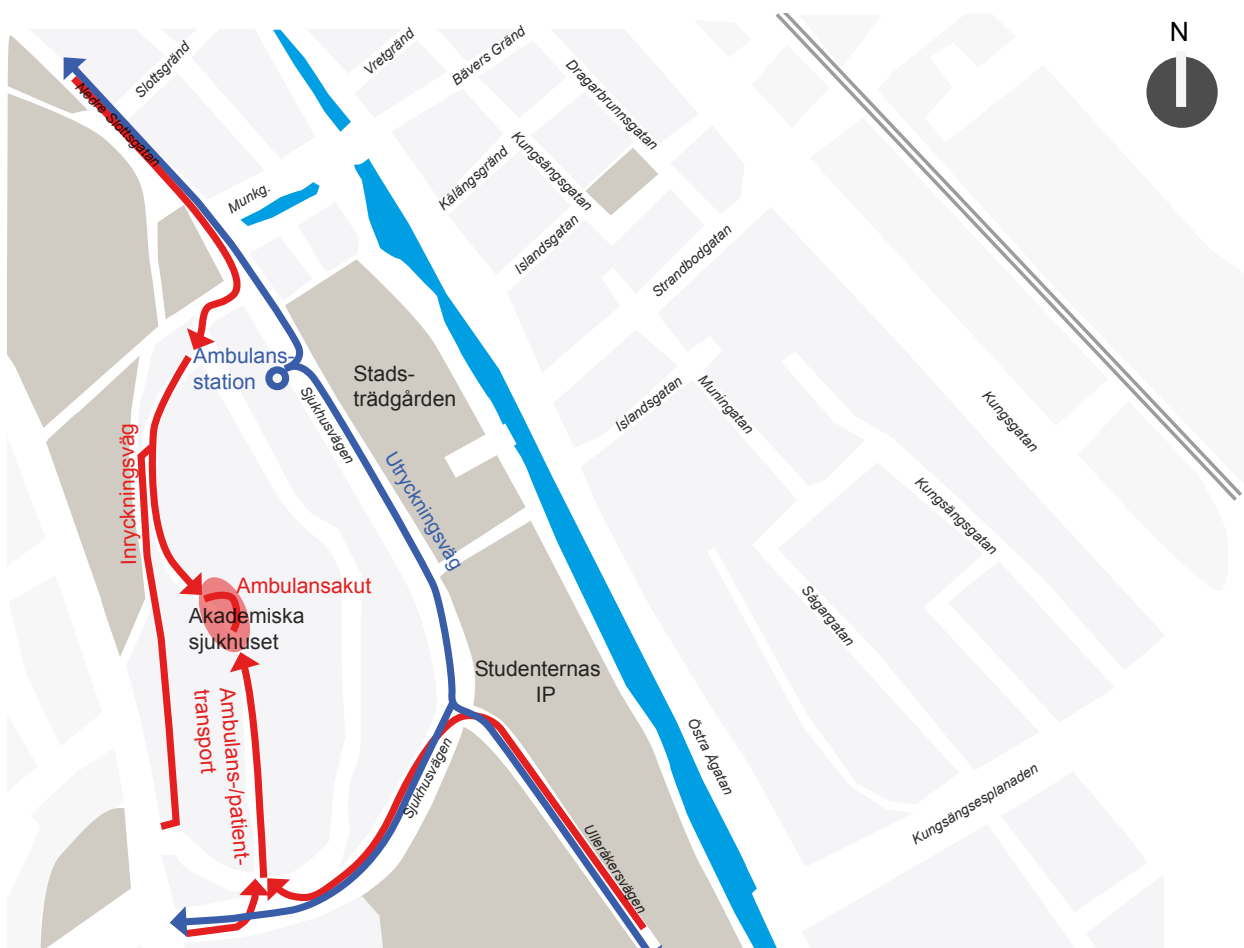
Figur 10. Trafikflödesprognos 2030

3.5 Utryckningsfordon

I nära anslutning till Studenternas ligger Akademiska sjukhuset. Sjukhusvägen ingår i det primära utryckningsnätet, se figur 11, varför framkomligheten för utryckningstrafik på vägen är av största vikt. Goda möjligheter till angöring för evenemangsbussar, taxi och annan hämtning/lämning inom arenaområdet är särskilt viktigt för att undvika oönskad stillastående trafik längs Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen. Det är även viktigt att planerade infarter till arenaområdet utformas så att de inte har en negativ påverkan på utryckningsfordons framkomlighet.

Vid stora evenemang då mycket trafik och människor är på väg till och från arenan kan utryckningstrafiken längs Sjukhusvägen påverkas negativt. När det gäller gång- och cykeltrafikanter anser Akademiska sjukhuset att Hamnspången avlastar övriga ankomstvägar på ett bra sätt (Per Andersson, Verksamhetschef Ambulanssjukvården, Akademiska sjukhuset). Vidare är det av största vikt att eventuella nya planer på övergångsställen, refuger, etc. på Sjukhusvägen skickas på remiss till verksamheten då det är angeläget att det inte skapas proppar i trafikflödet.

Inom arenaområdet är det viktigt att säkerställa att samtliga byggnader och entréer är möjliga att nå från infarter, parkeringar och övriga öppna ytor. I det fortsatta arbetet är det viktigt att svängradier och utrymmeskriterier för utryckningsfordon så som ambulans och brandförsvaret tas hänsyn till.



Figur 11. Sammanställning av vägar för utryckningsfordon in/ut från Akademiska sjukhuset. Bild hämtad från *Trafikutredning Å-stråket södra* (Ramböll, 2014).

3.6 Nytt kollektivtrafiknät

Stadens framtida kollektivtrafik kommer att genomgå stora förändringar. Beslut angående nytt kollektivtrafiknät tas under våren 2016 och planeras tas i bruk hösten 2017. Det nya linjenätet innebär inga större förändringar vad gäller trafikeringen av Studenternas, området kommer även i framtiden vara väl försörjt med stadsbuss (Malin Gibrand, projektledare UL). Parallellt pågår studier av att lyfta in vissa stadsbusslinjer till Inre Sjukhusvägen och nya hållplatslägen utmed Sjukhusvägen är under utredning, liksom möjligheten att anlägga spårväg på Sjukhusvägen, se figur 12.

Den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken kommer att bidra till att området har en konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik, vilket skapar ännu bättre förutsättningar för kollektivtrafikresande arenabesökare. Utöver hållplats i nära anslutning till Studenternas öppnar det korta avståndet till resecentrum även upp för ett ännu tätare kollektivtrafikutbud, både lokalt och regionalt.



Figur 12. Sammanställning av kollektivtrafik, befintlig samt planerad spårväg under utredning.

4. Behov av parkering

Att tillgodose arenans totala parkeringsbehov vid större evenemang inom Studenternas är varken lämpligt eller möjligt (brist på utrymme, begränsande geotekniska förhållanden, grundvattentäkt på platsen, etc.). Lösningar för parkeringsbehovet bör istället sökas genom till exempel samordning med andra parkeringsanläggningar i närområdet eller vid stora evenemang genom större parkeringar på annan plats i staden med skyttelbuss till/från arenan. Genom att hänvisa biltrafiken till parkeringar utanför arenaområdet sprids biltrafiken på fler gator och risken för en eventuell överbelastning av Sjukhusvägen/ Ulleråkersvägen då arenan ska tömmas minskar. Vidare behöver aktiva insatser göras för att minska bilresandet och istället försöka styra besökare att ta sig till Studenternas med andra transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Studenternas centrala läge med möjlighet till samordning av parkering i närområdet och god tillgänglighet för både kollektivtrafik och cyklister skapar goda förutsättningar för att minimera antalet bilparkeringar vid Studenternas.

4.1 Bedömning av parkeringsbehov för bil

Parkeringsbehovet för verksamheten vid Studenternas har studerats och delas in i tre olika scenarier:

- A) Vardaglig idrottsverksamhet
- B) Genomsnittligt evenemang (normalt förekommande)
- C) Utsålt evenemang (våldigt sällan förekommande)

4.1.1 Scenario A) Vardaglig idrottsverksamhet:

Den vardagliga idrottsverksamheten vid Studenternas varierar med årstiderna. När den nya fotbollsarenan byggs och friidrottsverksamheten flyttar från området antas området nyttjas uteslutande av fotbollen sommartid. Under vintern kommer bandyverksamheten pågå likt den gör idag och i och med den nya fotbollsarenan, med tillhörande uppvärmd konstgräsplan, bedöms även fotbollsverksamhet kunna tillkomma vintertid. Bandy anses därutöver både på grund av mer skrymmande utrustning och tuffare väder ha en högre andel bilåkande än fotbollen. Därav blir parkeringsbehovet vintertid dimensionerande.

För att bedöma det framtida vardagliga parkeringsbehovet har en inventering av beläggningen på befintlig parkering utförts. Sport- och rekreationsfastigheter har utfört inventeringen i januari/februari 2016 under sen eftermiddag / tidig kväll. Då inventeringen utförs vintertid antas att parkeringen nyttjas uteslutande av utövare/besökare till bandyn, utöver nyttjare från andra verksamheter i området, till exempel Akademiska sjukhuset. Då bandyverksamheten väntas förbli densamma i framtiden antas dagens beläggning spegla behovet av vardagsparkering även för framtiden för bandyn.

Tidpunkt	Antal bilar totalt	Antal bilar som bedöms tillhöra idrottsverksamheten (bandyn)
Måndag 18 jan 19.00	56	36
Tisdag 19 jan 17.00	70	40
Tisdag 19 jan 19.00	30	15
Tisdag 26 jan 17.00	80	30
Tisdag 26 jan 19.00	40	18
Måndag 1 feb 18.00	65	35
Tisdag 2 feb 08.00	30	0

Bandy, kapacitet vardaglig verksamhet (vintertid)

Mån-fre kl. 16-20: 80 st aktiva per träningstimme/match (2 lag om max 20 spelare per plan)

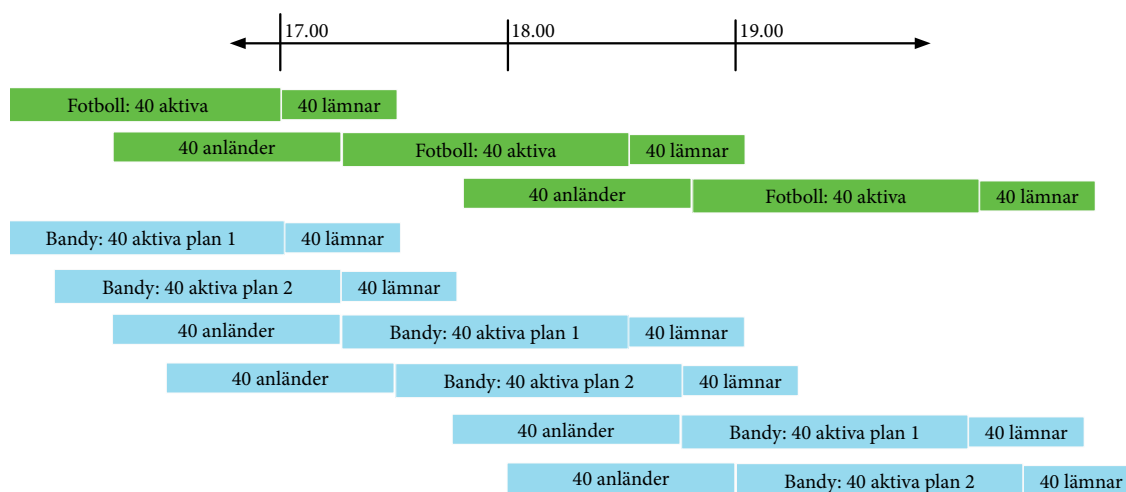
Mån-fre kl. 20-22: 40 st aktiva per träningstimme/match (1 lag om max 20 spelare per plan)

Fotboll, kapacitet vardaglig verksamhet (vintertid)

Mån-fre kl. 16-22: 40 st aktiva per träningsstimme/match (2 lag om max 20 spelare)

Då det kommer finnas kontorslokaler i området och möjligheten till samutnyttjande däremellan bör tas tillvara på bör tidpunkten mellan kl 16 och kl 17 vara dimensionerande eftersom de båda verksamheternas parkeringsbehov då krockar. Vid inventeringstillfällena har nyttjandegraden då även varit som störst. För att uppskatta fotbollsverksamhetens parkeringsbehov vintertid görs följande antaganden:

- Det anses troligt att fotbollsplanen kommer nyttjas dagligen även vintertid. Befintlig uppvärmd konstgräsplan vid Lötén används i snitt under cirka 4 tillfällen per dag perioden november till februari.
- Träning/match för fotboll och bandy pågår 1h 15 min, planer fasförskjutna 15 min + 15 min.
- För samtliga aktiviteter väntas utövare anlända till Studenternas inom en timme före träning/match och lämna under en halvtimme efter träning/match. Vidare antas 75% anlända mer än 15 minuter före träning och 25 % mer än 30 minuter före träning. 50% antas lämna inom 15 minuter efter träning.
- Eventuell publik väntas vara ringa och består till större del av skjutsande anhöriga. Publik som tar sig till området på egen hand bedöms försumbar.
- Då parkeringsbehovet väntas vara som störst (kl 16-17) består idrottsutövarna till större del av ungdomar som till större utsträckning får skjuts.
- Kontor börjar tömmas kl 17 och därefter görs dessa parkeringsplatser tillgängliga för idrotten.
- För bilresor till en idrottsplats bedöms samåkning mellan 1,1 till 1,5 personer per bil vara rimlig. Då upptagningsområdet för Studenternas är stort och idrottsutövarna bor i olika delar av staden bedöms samåkningen i det här fallet uppgå till 1,1 person/fordon för att inte underdimensionera parkeringsbehovet.



Schema som åskådliggör idrottsutövarnas överlappning vid arenaområdet en vardag.

För fotbollsutövare bedöms bilandelen som mest vara lika stor som den för bandyn med anledning av betydligt mindre och lättare utrustning för fotbollen. För att bedöma fotbollens parkeringsbehov vintertid görs en bedömning av procentandelen bandyutövare som åker bil till arenan och dessutom nyttjar en parkeringsplats under träningstillfället, det vill säga borträknat de som får skjuts och blir avsläppta. Utifrån ovan antaganden och utförd parkeringsinventering nyttjar cirka 37% av bandyutövarna en parkeringsplats. Med samma procentandel resulterar detta i ett behov om cirka 24 parkeringsplatser för fotbollen. Dessa beräkningar förutsätter att fotbollsplanen kommer nyttjas fullt ut vintertid vilket är ett "värsta scenario" för att inte underdimensionera parkeringsbehovet.

Bedömt parkeringsbehov:

Kontorslokaler:	8 bpl per 1 000 kvm BTA enligt parkeringsnorm för Uppsala kommun	103 bpl
Restaurang, butik:	17 bpl per 1 000 kvm BTA för handel livsmedel enligt parkeringsnorm för Uppsala kommun. Parkeringsnorm för restaurang saknas. Det centrala läget bör motivera ett lågt parkeringstal.	43 bpl
Vardaglig idrottsverksamhet [bandy]:	40 baserat på dagens nyttjande av parkering	40 bpl
[fotboll]:		24 bpl

Samutnyttjande av parkeringsplatser

Parkeringsbehovet för restaurang understiger behovet för både kontorslokaler och den vardagliga idrottsverksamheten. Därmed bedöms samutnyttjande av övriga parkeringsplatser vara tillräckligt för att tillgodose dess behov.

Summa **167 bpl**

Cirka fem procent av parkeringsplatserna bör utgöras av handikapparkering lokaliserad i nära anslutning till entréer, det vill säga 9 hkp + 158 bpl. Det totala antalet besöksparkeringar, 167 bpl, ger en parkeringskvot på 0,016 (full kapacitet). Se bilaga 1 för jämförelse med andra liknande anläggningar i Sverige.

Cirka 100 bpl bedöms kunna anordnas i anslutning till den nya brons västra fäste. Resterande behov om cirka 70 bpl bedöms kunna anordnas på södra torget i närmare anslutning till arenan, se figur 13.



4.1.2 Scenario B) Genomsnittligt evenemang:

Ett genomsnittligt evenemang för den nya fotbollsarenan väntas utgöras av en fotbollsmatch då Sirius har avancerat till Allsvenskan. Allsvenskans matcher spelas under perioden april - oktober med cirka 15 - 20 hemmamatcher per säsong, dvs drygt 2 matcher i snitt per månad. För Elitserien i bandy infaller säsongen i oktober - mars. Totalt spelas cirka 15 - 20 hemmamatcher per säsong. Fotbolls- och bandysäsongen sammanfaller i oktober och teoretiskt sett kan alltså matcher sammanfalla under den perioden. Även

matcher i Svenska Cupen kan sammanfalla under februari/mars. Sannolikt kommer dessa krockar vara få, varför ett sådant scenario snarare bör ses som ett undantag och snarare jämföras med scenario C - utsålt evenemang. Därmed är en fotbollsmatch dimensionerande för ett genomsnittligt evenemang.

Befintlig arena vid Studenternas (kapacitet 6 300) hade säsongerna 2014 och 2015 vardera ett snitt på cirka 1 800 besökare per match. Med en ny arena väntas snittet öka med cirka 50 %. Vid ett framtida avancemang från Superettan till Allsvenskan förväntar sig verksamheten en ytterligare ökning av snittet till minst det dubbla. Vid jämförelse med arenor av liknande storlek i andra svenska städer ligger snittpubliken år 2015 för lag i Allsvenskan på mellan 4 000 - 10 000 åskådare.

Lag	Arena	Kapacitet	Hemmasnitt
Örebro SK	Behrn Arena	12 300	7 074
Kalmar FF	Guldfågeln Arena	12 000	6 163
IFK Norrköping FK	Nya Parken	15 734	10 296
Halmstads BK	Örjans vall	15 500	4 675
Åtvidabergs FF	Kopparvallen	8 100	3 801

Ett genomsnittligt evenemang på den nya arenan vid Studenternas bedöms ha en publik på cirka 6 000 åskådare. Detta utgör ett medelvärde av hemmasnitten på jämförda arenor och antas rimligt då hemmasnitten tenderar ligga några tusen åskådare under den egna arenans kapacitet. Det bör poängteras igen att det bedömda genomsnittliga evenemanget bygger på ett framtidsscenario där Sirius avancerar till Allsvenskan. Det genomsnittliga evenemanget kommer sannolikt vara betydligt lägre fram till att detta scenario infinner sig.

Bedömt parkeringsbehov:

Det går inte att på förhand förutse hur arenabesökare kommer ta sig till och från arenan.

Färdmedelsfördelningen beror på många olika faktorer och kan till stor del styras av den parkering som erbjuds. Även arenans läge i staden och förutsättningarna för att ta sig till arenan med kollektivtrafik och cykel spelar in, liksom eventuellt arbete med åtgärder inom mobility management som främjar hållbara transporter.

För nöjesresor generellt i Uppsala ligger andelen bilresenärer på cirka 42 procent (RVU Uppsala 2015). En förstudie utförd av Movea (Färre bilar till arenan, 2005) hänvisar till en tidigare utförd studie där biltrafikandelen till ett antal arenor presenteras. Andelen bilresenärer ligger på 60 - 80 procent för arenor lokaliserade i städer av liknande storlek och med liknande kollektivtrafikutbud som Uppsala. Arenor lokaliserade i Stockholm, Göteborg och Malmö redovisade bilandelar på så lite som 30 procent. Kollektivtrafikutbudet i Uppsala anses dock inte kunna jämföras med dessa städer. Med hänsyn till Studenternas centrala läge och goda förutsättningar i övrigt så bedöms en bilandel på cirka 60 procent vara rimlig för ett genomsnittligt scenario där inga åtgärder tas för att minska bilandelen.

Enligt Movea uppgår medelbeläggningen till 2 - 2,6 personer per bil för personbilar vid evenemang. De bilburna besökarna kan i relativt hög grad antas samåka och beläggningen bedöms därför till 2,6 personer per bil. Detta innebär ett teoretiskt behov om cirka 1 400 parkeringsplatser.

Ovanstående antaganden tar inte hänsyn till antalet parkeringar som erbjuds, reglering av dessa och eventuella andra åtgärder för att minska bilresandet till arenan. Med sådana åtgärder bedöms andelen bilresenärer kunna minskas. Effekten av enskilda åtgärder är svårbedömd, men en effektiv åtgärd för att påverka resvanor är att minska tillgången på parkeringsplatser. Det begränsade utbudet i anslutning

till arenan anses kunna motivera ett antagande om en lägre andel bilresande närmare den mer generella andelen bilresande för Uppsala, det vill säga runt 40 procent. Ytterligare åtgärder, främst riktade åt att förbättra förutsättningarna för cykel- och kollektivtrafik för att på så sätt efterlikna utbudet i storstäderna, bedöms kunna sänka bilandelen ner mot storstädernas 30 procent.

Åtgärder	Ansvar	Kommentar
1. Begränsa antalet parkeringsplatser och avgiftsreglera de som erbjuds	Uppsala kommun/ Studenternas	Den enskilt viktigaste åtgärden för att minska bilåkandet. Nödvändig åtgärd även av andra skäl så som brist på utrymme, geotekniska förhållanden, grundvattentäkt, etc.
2. Lättillgänglig information om bristande parkeringsplatser	Studenternas	Information viktig för att öka förståelsen
3. Lättillgänglig information om möjligheter till hållbart resande (gång-, cykel- och kollektivtrafik)	Studenternas	Enkel åtgärd för att främja hållbart resande
4. Goda möjligheter till cykelparkering	Studenternas	Prioriterar cykeln som färdmedel, uppmuntrar besökare till att välja cykeln.
5. Extrainsatta avgångar i kollektivtrafiken före och efter evenemang	Uppsala kommun/ Studenternas	Kräver dialog med UL. Erforderlig turtäthet beror på hur det framtida kollektivtrafiknätet kommer utvecklas. Med eventuell framtida spårväg krävs färre turer. Utifrån dagens förutsättning med enbart buss innebär en turtäthet å en buss (60 passagerare) i minuten under en timmes tid att kollektivtrafiken kan ta uppemot 35 procent av arenabesökarna för ett fullsatt scenario. Närheten till resecentrum gör troligt att många som måste byta buss i resecentrum väljer att gå direkt dit i stället om väntan på bussen blir för lång.
6. Inkludera kollektivtrafikbiljett i entrébiljetten	Studenternas	Kräver dialog med UL.
7. Gratisbussar från resecentrum	Studenternas	
8. Skyltat och ljussatt arenastråk från resecentrum	Uppsala kommun/ Studenternas	Gör promenaden till arenan trevligare och till en upplevelse i sig

Resultande parkeringsbehov enligt ovanstående antaganden för ett genomsnittligt evenemang redovisas i tabellen nedan.

	Utan åtgärder	Troligt scenario efter åtgärder (1-4)	“Bästa fall“ scenario efter ytterligare åtgärder (5-8)
Bilandel	60 %	40 %	30 %
Parkeringsbehov (genomsnittligt evenemang)	1 400	900	700
Trafikalstring	2 800 fordonsrörelser	1 800 fordonsrörelser	1 400 fordonsrörelser

Det bör nämnas att ett slutsålt fotbollsevenemang vid nuvarande Studenternas drog cirka 7 100 åskådare hösten 2015. Parkeringsbehovet kunde då tillgodoses med befintlig kapacitet (vid Studenternas, det nya p-huset vid Akademiska sjukhuset, etc.) utan att några ytterligare åtgärder behövde tas till. Även SM-finaler i bandy har spelats på Studenternas med befintlig parkeringskapacitet.

4.1.3 Scenario C) Utsålt evenemang

Ett utsålt evenemang på arenan, det vill säga 10 300 åskådare, väntas inträffa väldigt sällan och antas inte sammanfalla med bandymatch. Vid större evenemang finns en större förståelse hos arenabesökare för parkeringsproblematiken och med det en ökad motivation att antingen välja andra färdmedel eller att gå lite längre mellan parkering och arena. Utöver samutnyttjande av andra parkeringsanläggningar i närheten till arenan och i stadskärnan är biluppställning på andra platser för att sedan gå eller åka buss sista biten till arenan en möjlighet.

Bedömt parkeringsbehov:

Med samma antaganden om bilandel som för scenario B redovisas parkeringsbehovet för ett fullsatt scenario i tabellen nedan.

	Utan åtgärder	Troligt scenario efter åtgärder (1-4)	“Bästa fall“ scenario efter ytterligare åtgärder (5-8)
Bilandel	60 %	40 %	30 %
Parkeringsbehov (utsålt evenemang)	2 400	1 600	1 200
Trafikalstring	4 800 fordonsrörelser	3 200 fordonsrörelser	2 400 fordonsrörelser

Följande samordningsmöjligheter har identifierats i utredningsområdet

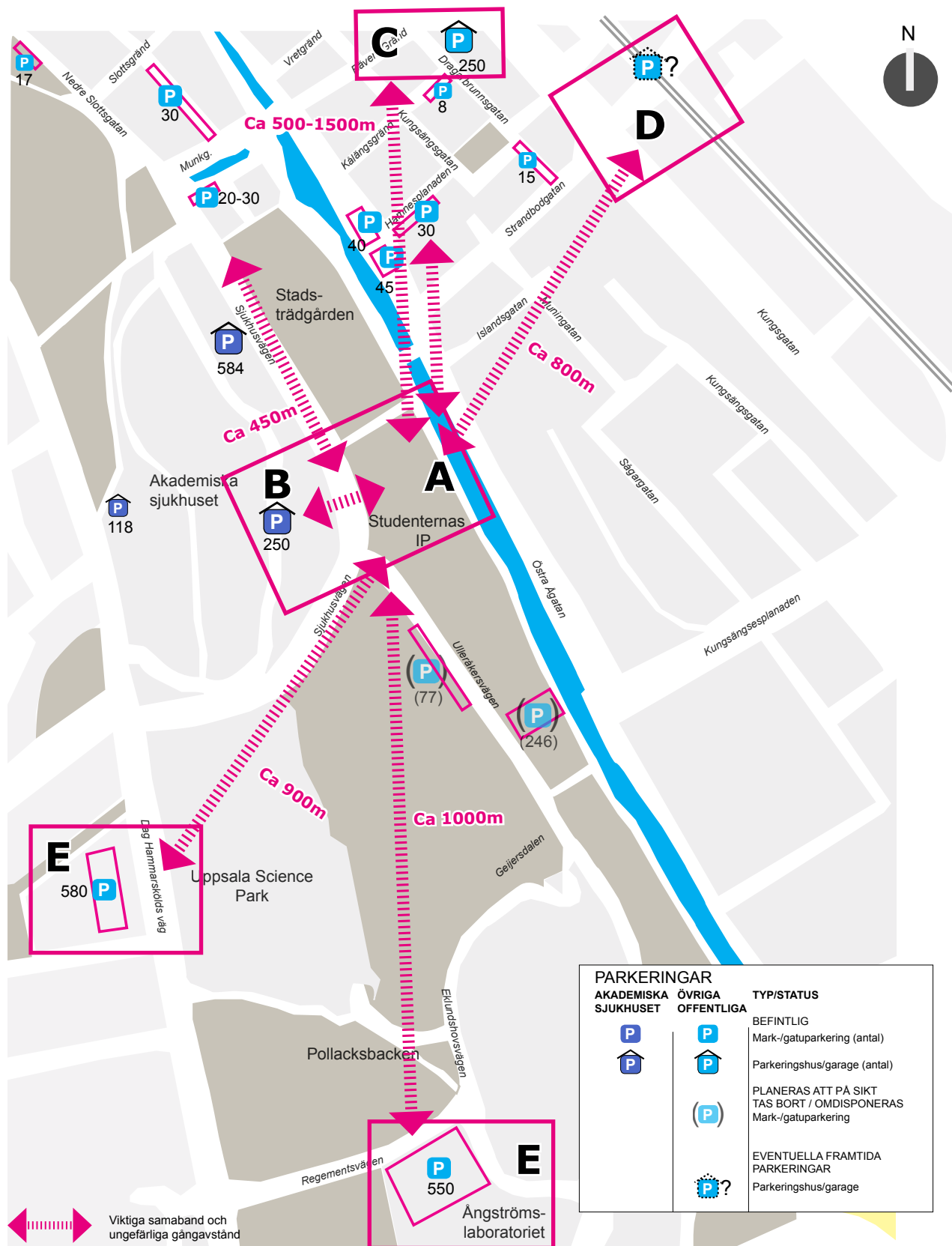
Parkeringsbehovet vid större evenemang bör tillgodoses genom samutnyttjande av andra parkeringar inom gångavstånd till arenan samt möjlighet till större parkeringar med skyttelbuss till/från arenan vid behov. I figur 13 sammanställs parkeringsplatser för bil, befintliga och planerade/intressanta, i arenans närområde.

A - B Studenternas centrala läge medför goda möjligheter till samordningsmöjligheter med andra parkeringsanläggningar i närområdet. Möjligheterna och fördelarna med att samordna parkering med Akademiska Sjukhuset är särskilt intressanta. Redan idag fungerar grusparkeringen vid Studenternas som en viss avlastning till parkeringsbehoven vid Akademiska under dagtid. Parkeringar inom Akademiska sjukhuset skulle på motsvarande sätt kunna avlasta parkeringsbehoven vid kvälls-/helgevenemang på Studenternas. Genom samordning kan bland annat risken för överkapacitet minskas och markanvändningen effektiviseras. Möjligheterna till samordning bedöms som goda med hänsyn till korta avstånd och att parkeringsbehovet för de olika verksamheterna skiljer över dygnet/veckan. Ett nytt parkeringsgarage om drygt 580 parkeringsplatser öppnades hösten 2015. Sammanlagt finns cirka 1 000 parkeringsplatser för besökare inom sjukhusområdet.

C - Vid större evenemang är acceptansen för längre gångavstånd mellan parkering och arena större än vid annan besöksparkering, vilket öppnar upp möjligheten för samordning med ytterligare fler parkeringar i centrala Uppsala. Den nya gång-/cykelbron Hamnspången över ån har minskat avståndet till de viktiga målpunkterna inom Stadsträdgården och Studenternas väsentligt, vilket ökar möjligheten till samordnade parkeringslösningar. Enligt *Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun* (Uppsala kommun, 2014) finns cirka 2 100 parkeringsplatser i garage i centrala Uppsala (exklusive Akademiska sjukhuset) som är tillgängliga för allmänheten. I de mest centrala delarna av staden finns även drygt 1 000 allmänna och avgiftsbelagda parkeringsplatser på gatumark. I Handlingsplanen presenteras en beläggningsstudie för en stor del av stadens parkeringsgarage som visade på en förhållandevis låg beläggningsgrad. Den genomsnittliga beläggningsgraden hamnade på under 35 % för lördag eftermiddag, en tidpunkt som kan sammanfalla med en match på fotbollsarenan. Grovt räknat ger detta drygt 1 000 lediga parkeringsplatser bara i parkeringsgaragen i centrala Uppsala, dvs undantaget parkeringsplatser på gatumark och undantaget parkeringsplatser på akademiska sjukhuset. Beläggningsstudien genomfördes 2012 och förändringar som påverkar nyttjandegraden kan ha skett sedan dess, men det ger ändå en indikation om att samutnyttjande till en viss grad bör vara högst rimlig.

D - I kvarteren vid södra uppgången vid resecentrum finns planer på en större parkeringsanläggning (Nina Gustafsson Hassaine, Uppsala Parkerings AB). Det exakta läget är ännu inte bestämt, men samordningsmöjligheten för arenabesökare är intressant. Gångavstånd på cirka 800 meter till arenan via Hamnspången och Stadsträdgården kan utgöra en trevlig promenad.

E - Samordningsmöjligheter söderut. Större parkeringar vid BMC och Ångströmlaboratoriet.



Figur 14. Sammanställning av p-platser, befintliga och planerade/intressanta förändringar

4.2 Bedömning av parkeringsbehov för cykel

Det låga parkeringsutbudet för bil bör kompenseras med god tillgång till cykelparkering inom arenaområdet. Den exakta andelen cyklister till arenan går inte att förutspå då både tillgången till bilparkering (den som erhålls av arenan samt möjligheterna till samutnyttjning) och utbudet av kollektivtrafik är viktiga faktorer. Den resvaneundersökning som genomförts av Sirius (kapitel 2.5 Färdmedelsfördelning) ger en indikation på hur resvanebeteenden vid matchtillfällen ser ut idag. Eftersom denna undersökning enbart riktar sig till medlemmar i Sirius kunddatabas anses den dock inte vara representativ för hur cykelparkeringsbehovet kan komma att se ut i stort i framtiden. Däremot visar den på en betydande andel cyklister och ett stort intresse av goda möjligheter till cykelparkering i anslutning till arenan. Den resvaneundersökning som genomförts för hela Uppsala (RVU Uppsala 2015) anses mer representativ och utifrån den görs en skattning av en trolig andel cyklister.

Utifrån följande antaganden bedöms parkeringsbehovet för cykel vid framtida evenemang på arenan:

Andel hemmapublik: cirka 80 %

Andel besökare med cykelavstånd till arenan: cirka 54 %

Andel cyklister generellt i Uppsala: 33 % (RVU Uppsala 2015)

Resulterar i trolig andel cyklister totalt per matchtillfälle: cirka 14 %

Parkeringsbehov

Att dimensionera det fasta antalet cykelplatser för ett fullsatt scenario kan vara olämpligt både med hänsyn till utrymme och nyttjandegrad. Även ett förväntat genomsnittligt scenario kan i ett första skede vara överdimensionerat, då ett sådant scenario förutsätter ett avancemang från Superettan till Allsvenskan. I stället föreslås en etappvis utbyggnad av cykelplatser där en första etapp tillgodoser ett troligt genomsnittligt scenario som ligger närmare i tiden. Dock bör det reserveras utrymme så att en utökning av antalet cykelplatser kan ske då behov uppstår. Ökat parkeringsbehov vid större eller utsålda evenemang kan lösas med mobila cykelparkeringar, till exempel på bandyplanerna. För att cykelparkering ska fungera väl på platsen bör cykelvärdar finnas tillgängliga vid evenemang på arenan. Information gällande var cykelparkering finns lokaliserad bör även finnas lättillgänglig till exempel på hemsidan.

I tabellen på nästa sida görs en bedömning av antal cykelplatser för vardagsbehovet samt för olika framtida publikscenarier när den nya arenan med tillhörande kontor/handel står färdig. Behov av cykelplatser för matchscenarier baseras på tidigare redovisade antaganden om trolig andel cyklister till arenan, 14 %. Vardagsbehovet för kontor/restaurang baseras på Uppsala kommuns parkeringsnorm för cykel. För vardagsidrotten baseras behovet på RVU Uppsala 2015 samt tidigare antaganden om den vardagliga idrottsverksamheten.

Sammanställning av vardagsbehovet:

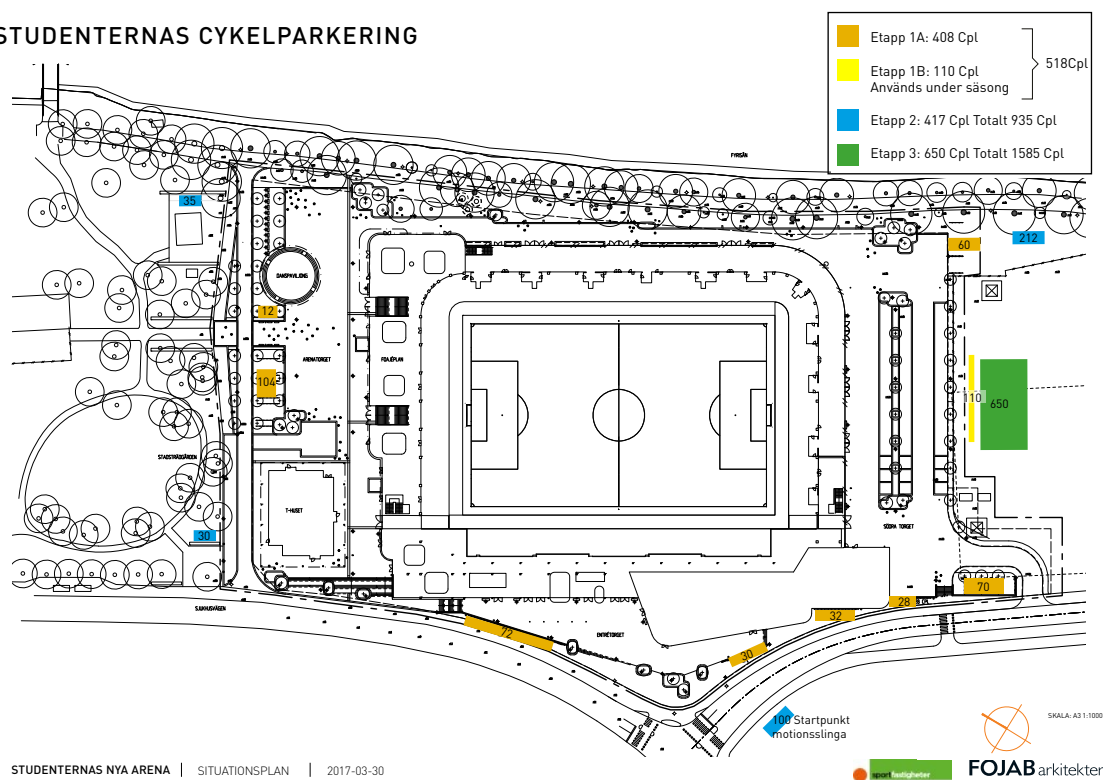
Kontorslokaler:	22 cpl per 1 000 kvm BTA enligt parkeringsnorm för Uppsala kommun (personal + besök)	284 cpl
Restaurang, butik:	30 cpl per 1 000 kvm BTA för handel livsmedel enligt parkeringsnorm för Uppsala kommun (personal + besök). Parkeringsnorm för restaurang saknas.	75 cpl
Vardaglig idrottsverksamhet [bandy]:	33 % tar cykeln till träning (andel cyklister generellt i Uppsala, RVU Uppsala 2015)	32 cpl
[fotboll]:	33 % tar cykeln till träning	19 cpl
Summa		ca 410 cpl

Placering av cykelparkering är viktig för att den ska nyttjas. Den bör vara lokaliserad i anslutning till

entréer och placerad med hänsyn till cyklisternas rörelsemönster. Cykelplatser längre bort från arenan görs mer attraktiva genom att erbjuda förhöjd standard på dessa, till exempel väderskydd.

Arena	Division		Antal besökare	Antal cpl	När?	Var?
Bef		Publiksnitt 2014/2015	ca 1 800	115	Befintliga	
Ny	Superettan	Bedömt vardagsbehov	Personal och besökare till kontor, handel och vardaglig idrottsverksamhet	410	Ettapp 1	Nära arenor/entréer
		Troligt publiksnitt	3 000	420 (inklusive vardagsbehovet)	Ettapp 1	Nära arenan samt vid anslutande cykelvägar och samordning med Stadsträdgården och Parksäckan
	Allsvenskan	Troligt publiksnitt	6 000	840 (inklusive ettapp 1)	Ettapp 2	Nära arenan samt vid anslutande cykelvägar och samordning med Stadsträdgården och Parksäckan
		Fullsatt arena + ståplats på plan (övriga evenemang, till exempel konserter)	10 300 - 15 000	1 450 - 2 100 (inklusive ettapp 1 & 2)	Ettapp 3	Mobila cykelställ på bandyplan och andra uppställningsytor vid anslutande cykelvägar

STUDENTERNAS CYKELPARKERING



Figur 15. Föreslagen placering av cykelparkering etappvis (FOJAB 2017-03-30)

4.3 Övrigt parkeringsbehov

4.3.1 Bedömning av parkeringsbehov för buss

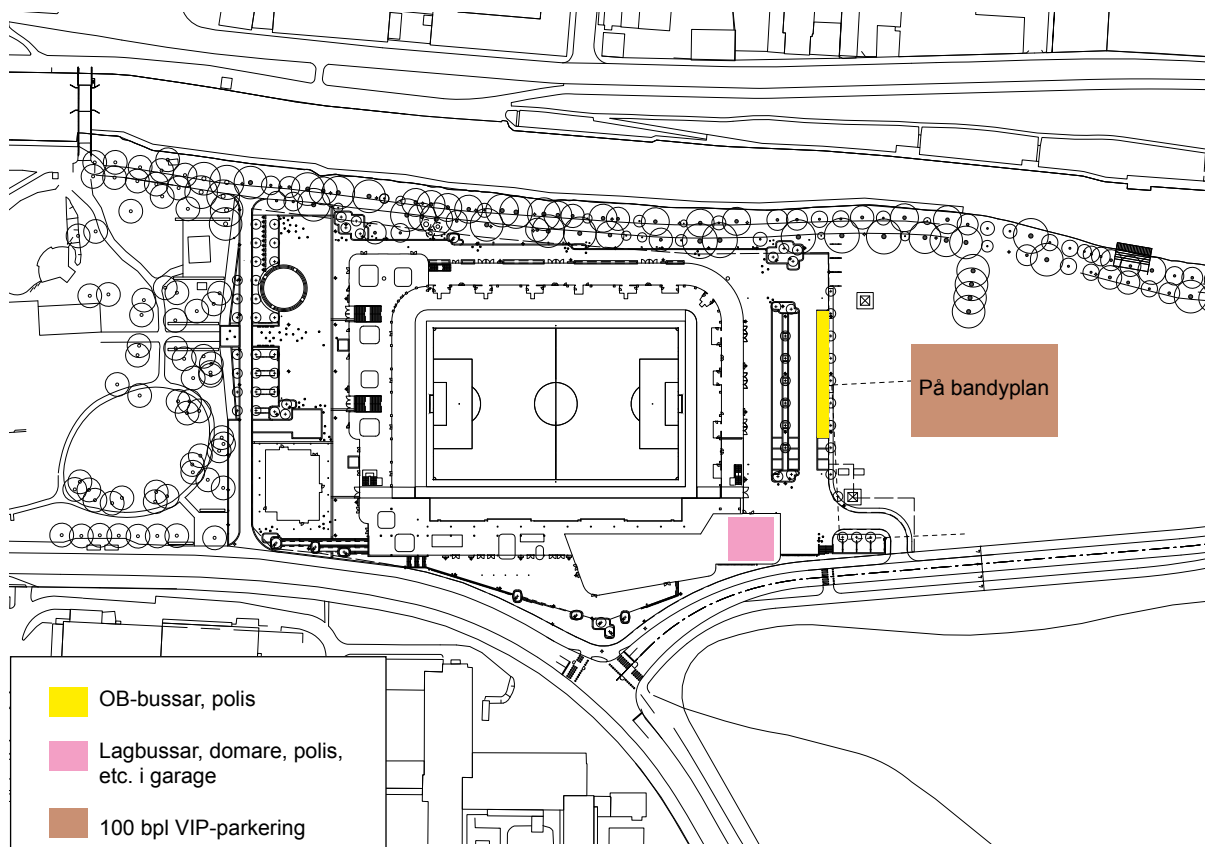
Utöver parkeringsbehovet för bil måste arenan kunna omhänderta den bortapublik som tar sig till arenan med chartrad buss. Jämförelser med andra arenor (Tillgänglighetsanalys Uppsala Arena, Trivector, 2014) ger ett uppskattat behov på cirka 20 p-platser för buss för att kunna tillgodose ett fullsatt scenario. Detta kan ske i form av uppställningsplats på arenaområdet och/eller genom möjlighet till uppställning på annan plats. Idag sker lämning/hämtning av supporttrar vid bortasektionen och uppställning av bussarna på parkering mellan Studenternas och Kap alternativt på grusplan ytterligare cirka 200 meter söderut.

4.3.2 Krav från UEFA

Utöver besökares parkeringsbehov ska arenan dessutom klara de elitkrav som de nationella förbunden ställer, vilket i praktiken innebär att arenan ska klara av UEFA nivå 3 krav. Ett sådant scenario väntas vara mycket sällan förekommande, varför en temporär lösning för detta anses kunna ordnas på bandyplanerna.

UEFAs krav på arenaparkering: 100 bpl VIP parkering
10 bpl + 2 p-platser för buss för lag och funktionärer (i direkt anslutning till arenan) samt domare, polis och räddningstjänst.
200 kvm OB-buss yta

Parkering för domare, polis och räddningstjänst samt bussparkering (lagbussar och OB-bussar) ordnas i direkt anslutning till arenan. Kvarstående parkeringsbehov om 100 bpl ordnas på bandyplan.



Figur 16. Parkeringsytor för domare, polis, etc. samt för lagbussar, OB-bussar och UEFAS krav på VIP-parkering

5. Sammanfattande kommentarer

Biltrafik och parkering

- Att tillgodose arenans totala parkeringsbehov vid större evenemang är varken lämpligt eller möjligt (brist på utrymme, begränsande geotekniska förhållanden, grundvattentäkt på platsen, etc.)
- Mobility management-åtgärder kan minska bilandelen
- Tillgången till parkering är ett starkt styrmedel vad gäller färdmedelsval.
- Det finns goda möjligheter till samutnyttjande av parkeringar. Vid större evenemang är förståelsen för att behöva gå längre mellan arena och parkering stor vilket innebär att stora delar av stadens centrala besöksgarage kan anses finnas inom gångavstånd till arenaområdet.
- Samutnyttjande av befintliga parkeringsanläggningar kan minska risken för överkapacitet samt effektiviserar markutnyttjande och nyttjande av redan befintliga parkeringsanläggningar. Överkapacitet kan leda till ökade kostnader, ineffektivt markutnyttjande och oönskad trafikökning inom området och i innerstaden.

Oskyddade trafikanter

- Gång- och cykeltrafik har goda förutsättningar att ta sig till och från arenan.
- Korsningspunkter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter bör minimeras.
- Goda möjligheter till cykelparkering liksom tillgängliga och trafiksäkra kopplingar mellan hållplatslägen och arenaentréer är viktiga.
- Cykelställ bör vara av sådan sort att det är möjligt att låsa fast cykeln samt väderskyddade och belysta.
- Mobila cykelställ vid större/slutsålda evenemang. Det är viktigt att säkerställa att det finns ytor att placera de mobila cykelställen på när behovet uppstår.
- De stora cykelflödena längs med Sjukhusvägen måste beaktas vid eventuella infarter för biltrafiken från Sjukhusvägen till arenaområdet så att denna korsningspunkt blir trafiksäker och inte påverkar cyklisternas framkomlighet. Längs Ulleråkersvägen bör antalet anslutningar till arenaområdet minimeras och eventuell angöring längs vägen bör utformas så att den ej korsar gång- och cykelbanan.

Kollektivtrafik

- Möjligheterna att resa kollektivt anses vara goda. Bristen på utrymme för bilparkering gör dock att kollektivtrafiken blir extra viktig. Åtgärder för att uppmuntra arenabesökare att resa kollektivt i samband med arenaevenemang är en viktig del i att minska biltrafikandelen.
- Utöver hållplats i nära anslutning till Studenternas öppnar det korta avståndet till resecentrum upp för ett ännu tätare kollektivtrafikutbud, både lokalt och regionalt.
- Mobility management-åtgärder kan få fler att resa kollektivt, till exempel genom att inkludera kollektivtrafikbiljett i arenans entrébiljett.
- Eftersom användningen av kollektivtrafik är viktig för arenan är det viktigt att kopplingen mellan befintliga och framtida busshållplatser och kollektivtrafikstråk samt arenaentréer är tillgängliga och trafiksäkra.

BILAGA 1

Arenor och kongresscentra i Sverige

Relation mellan storlek, avstånd centralstation och parkeringstal

