

Trafikutredning

Arenaområdet, Lunds kommun



Datum och version

2025-02-07

Beställare

Lunds kommun

Per Eneroth

per.eneroth@lund.se

046 359 89 41

Marie Nilsson

marie.nilsson9@lund.se

046 359 65 17

Organisation AFRY

Christoffer Karlsson, uppdragsledare och trafikplanerare

christoffer.karlsson@afry.com

+46 10 505 70 16

Charlotte Lindskog, trafikplanerare

Matilda Sandqvist, trafikplanerare

Agnes Kåregård, infrastrukturstrateg

Filip Arnehed, samhällsplanerare

Niklas Ruijsenaars, granskare

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
1.1	Bakgrund och syfte.....	3
1.2	Metod	3
1.3	Förutsättningar	5
1.4	Avgränsningar	5
2	Nulägesbeskrivning.....	7
2.1	Målpunkter längs Idrottstråket.....	7
2.2	Arenaområdet.....	7
2.3	Gång och cykel	11
2.4	Kollektivtrafik	16
2.5	Biltrafik och -parkering	18
2.6	Gods och leveranser	22
3	Resvanor.....	23
3.1	Färdmedelsfördelning	23
3.2	Framtida scenarier	23
3.3	Analys	24
4	Åtgärdsförslag.....	28
4.1	Gång och cykel	29
4.2	Kollektivtrafik	35
4.3	Biltrafik och parkering.....	42
5	Slutsatser och fortsatt arbete.....	49
5.1	Förslag till fortsatt arbete.....	51
6	Referenser.....	52

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Lunds kommun arbetar med att ta fram ett program för Idrottsstråket. Programmet kommer täcka in området runt Sparbanken Skåne Arena och sträckan längs Svanegatan till Bollhuset och Centrala Idrottsplatsen. Målet är att samordna planeringen för den utveckling som sker i södra Lund med fokus på att möta idrottens behov.

Idrottsstråkets syfte är att det ska finnas plats för anläggningar och idrottsplatser av olika typer, i varierande storlek för både elit och bredd, för skola och föreningsliv. De ska samspela med parker och grönytor för rekreation och spontanidrott och ytor för lek och andra aktiviteter.

Kommunstyrelsen beslutade 2023 om ett planeringsdirektiv för Idrottsstråket. Direktivet inkluderar bland annat:

- Arenan ska ges förutsättningar att utvecklas till en storskalig besöksanläggning och växa som en nod i stråkets norra del
- Klostergårdens station ska ges möjlighet att utvecklas som en attraktiv entré till Lund och en effektiv nod för pendling

Enligt Lunds kommun fungerar trafiksystemet runt arenan inte optimalt. Det saknas tydliga entrévägar till arenan och området är omgärdat av barriärer såsom järnvägen och Ringvägen. Kommunen har därför beställt denna trafikutredning med syfte att studera trafiksystemets brister och behov samt för att föreslå möjliga åtgärder som kan möjliggöra en utveckling av arenan och en ökning av besöksantalet till området.

1.2 Metod

Underlagsmaterial till utredningen har samlats in från beställargruppen, genom intervjuer och mailkontakt med anställda och tidigare anställda tjänstepersoner i kommunen, samt genom platsbesök. Underlaget har därefter legat till grund för de åtgärdsförslag som beskrivs i kapitel 4 Åtgärdsförslag.

1.2.1 Insamling av underlag

Underlagsmaterial har samlats in från beställargruppen, tjänstepersoner på Lunds kommun samt genom ett platsbesök. Vidare har ytterligare erfarenheter och information inhämtats via mailkontakt med tjänstepersoner på Kultur- och fritidsförvaltningen samt genom intervjuer med tjänstepersoner på Samhällsbyggnadsförvaltningen.

Samtal har även förts med vägsamfälligheten för Finalgatan, Klosterbackens samfällighetsförening samt bostadsrättsföreningen Pokalen. Syftet med dessa samtal var att bekräfta de synpunkter som tidigare inkommit till kommunen angående trafiksituationen på Finalgatan, samt få en uppfattning om hur föreningarna upplever situationen idag.

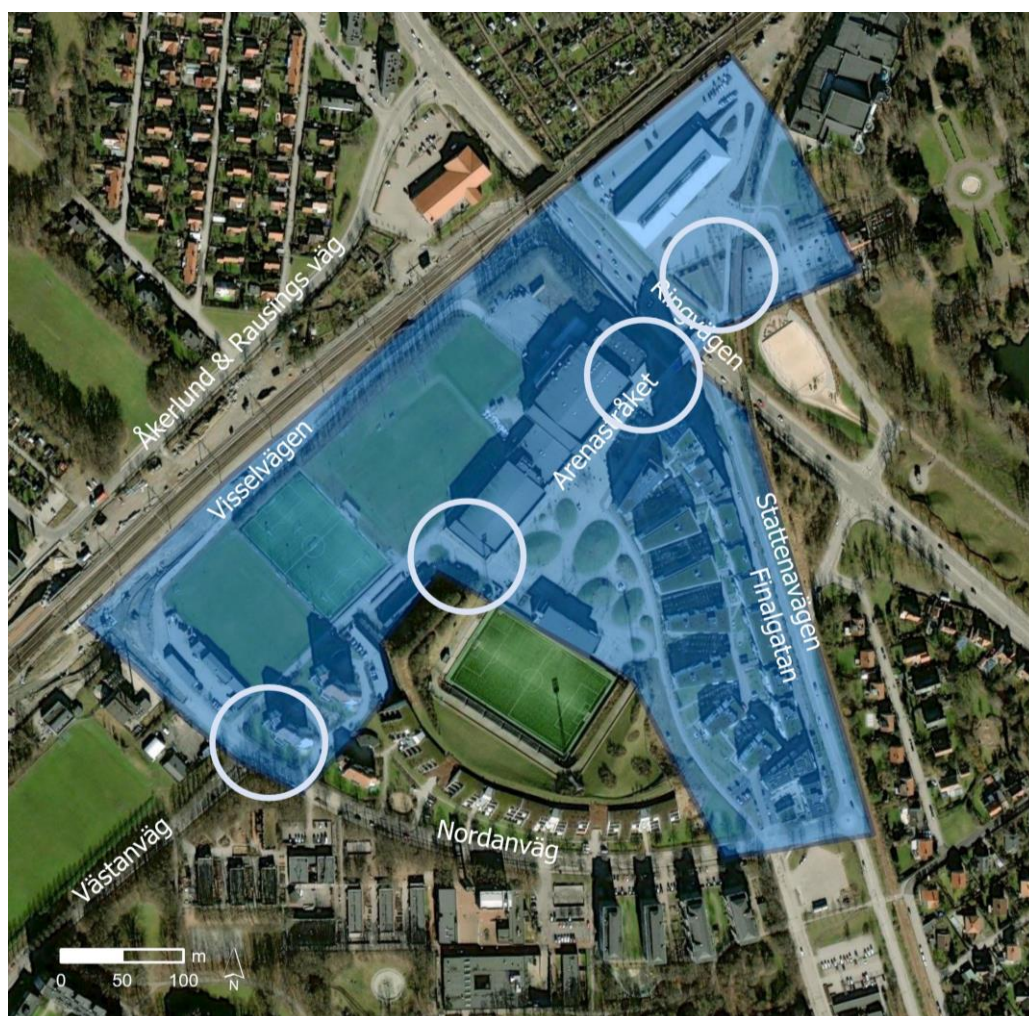
Eftersom det saknas relevanta tidigare utredningar har en separat sammanställning inte genomförts. Intressanta medskick från mailkonversationer och intervjuer redogörs för under respektive trafikslag i nulägesbeskrivningen.

1.2.2 Platsbesök

Platsbesöket genomfördes torsdagen den 7 november 2024 mellan kl. 14:00 och 18:15. Det geografiska område som besöktes redovisas som ett blått område i Figur 1. Detta område valdes utifrån att det bedömdes ha högst intensitet av trafikanter och inkluderar samtliga entrépunkter till arenaområdet. Särskilt fokus låg på att studera trafiksituationen för samtliga trafikslag i områdets entrépunkter.

Mellan 16:45 och 18:15 observerades flödena av trafikanter som rörde sig genom och i anslutning till området. Denna tid valdes då det antogs att flödet av barn till olika fritidsaktiviteter i området skulle vara stort och även att flödet av vuxna på väg hem från arbete skulle vara störst då. Dessa observationer gjordes i första hand på de platser som bedömts som särskilt intensiva entrépunkter, markerade i blå cirklar i Figur 1.

Observationerna som gjordes under platsbesöket redovisas under respektive trafikslag i nulägesbeskrivning.



Figur 1. Det studerade området under platsbesöket samt de fyra observationsplatser där trafikflödena studerades.

1.2.3 Framtagande av åtgärder

Föreslagna åtgärder har tagits fram genom ett analysarbete samt en intern workshop på AFRY. Som utgångspunkt för denna workshop har en problembild identifierats utifrån de förutsättningar som fått av beställaren, insamlat underlag från intervjuer samt det genomförda platsbesöket. Problembilden har redovisats och verifierats under möten med beställaren.

Baserat på denna problembild har åtgärdsförslag tagits fram på både kort och lång sikt. De åtgärder som föreslås på kort sikt är av enklare slag som syftar till att förbättra trafiksituationen i ett vardagsscenario. På lång sikt föreslås större infrastrukturåtgärder som kan vara aktuella att genomföra för att kunna hantera trafiksituationen som uppstår vid större evenemang i arenan, samt vid en utbyggnad av arenan.

1.3 Förutsättningar

Kommunen planerar att bygga ut arenan i etapper med ytterligare hallar på den västra sidan av den befintliga arenan, som idag är en ren baksida med in- och utlastning som enda funktion. Det finns möjlighet för en sådan utbyggnad i gällande detaljplan. I en första etapp planeras en ny hall som är tänkt att placeras i den nordligaste delen av området, intill Ringvägen. I senare etapper föreslås att de befintliga bollplaner som finns i anslutning till arenan flyttas till nuvarande planer, avsedda för spel i korp-ligan, för att kunna ge plats för ytterligare en idrottshall i anslutning till arenan.

Arenan kan enligt deras hemsida idag ta emot upp till 4000 besökare vid evenemang. Kommunens ambition är att på lång sikt bygga ut arenan för att kunna ta emot upp till 8000 besökare vid ett evenemang. Då planen är att bygga ut med fler hallar i etapper utgår utredningen från två scenarion med 6000 och 8000 besökare, vilket motsvarar en ökning av besöksantalet med 50 respektive 100 procent.

Andra förutsättningar in i utredningen är att kommunen planerar att köpa in marken där det i dagsläget ligger ett gammalt industrispår till Tetra Pak som idag ägs av Trafikverket. Detta för att kunna skapa ett nytt gång- och cykelstråk. Spåret löper förbi det aktuella utredningsområdet och är idag avvecklat.

Söder om bollplanerna ligger värmeverket Södra Verket, som ska finnas kvar på platsen. Planer pågår dock att göra om byggnaden till ett allaktivitetshus.

1.4 Avgränsningar

Lunds kommun arbetar med hela Idrottsstråket, men denna utredning har avgränsats geografiskt till att fokusera kring området i anslutning till arenan vilket benämns arenaområdet i fortsättningen, se Figur 2. Denna avgränsning avspeglas även i de åtgärdsförslag som tagits fram, varför de bilder och kartor som visas i rapporten främst visar det utvalda området.

Trafiksituationen och hur den ska hanteras lyfts i utredningen dels för ett vardagsscenario, dels i samband med större evenemang. Utredningen ska svara på hur mycket trafiksystemet tål idag, och vilka åtgärder som krävs vid en utbyggnad av arenan. Generell trafikökning samt ökad trafik från nybyggnadsområden i staden har inte beaktats i denna utredning, exempelvis har inte området närmast Klostergårdens station vid Åkerlund och Rausing's väg tagits med.



Figur 2. Översiktlig kartbild med arenaområdet och arenans huvudentré markerade.

Uppdraget inkluderar inte någon kapacitetsutredning av trafiksystemet eller kapacitetsberäkningar av kritiska platser. Detta innebär att ingen kvantitativ analys av belastningen i trafiksystemet har genomförts, utan att det i stället förs resonemang i frågan.

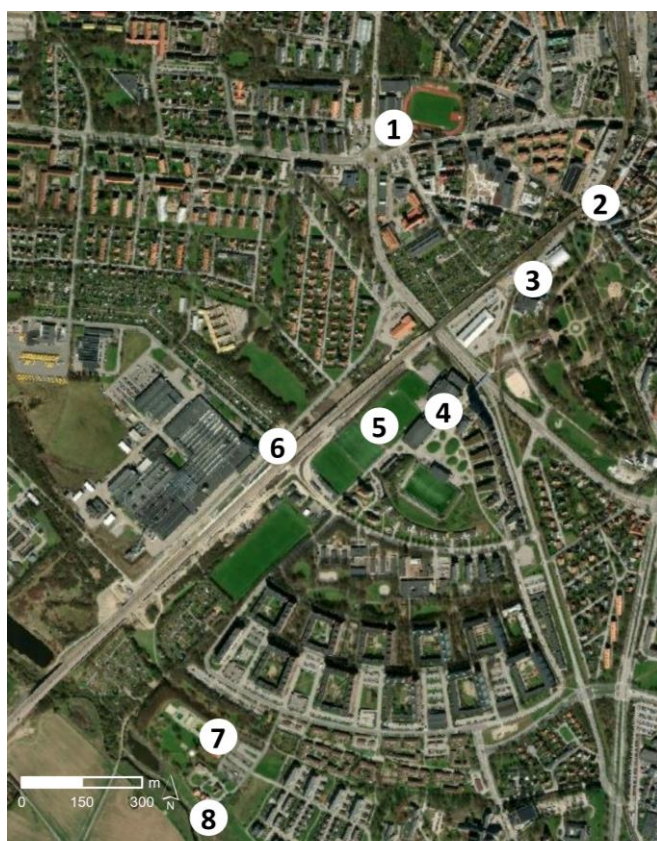
En avgränsning har gjorts tillsammans med beställare angående vad som ska prioriteras vid inhämtande av underlagsmaterial. I uppdraget har information och underlag inhämtats från utvalda personer och organisationer/bostadsrättsföreningar som har föreslagits från beställaren.

2 Nulägesbeskrivning

2.1 Målpunkter längs Idrottstråket

Idrottsstråket omfattar ett antal olika målpunkter med fokus på idrott och rörelse. I

Figur 3 visas dessa betydande målpunkter som trafiksystemet ska försörja och knyta samman inom området. Samtliga målpunkter är viktiga både för barn och vuxna. Flera av målpunkterna är platser dit barn själva kan ta sig till för sina idrotts- och fritidsaktiviteter. Därför är det extra viktigt att se till att trafiksystemet är trafiksäkert och tydligt, samt att det är lätt för barn att orientera sig i. Tyngdpunkten för området ligger vid arenan och bollplanerna som utgörs av punkt 4 och 5 i kartan, där det finns angränsande ytor för spontanidrott och lek. Utpekade målpunkter i området kopplat till idrott är följande:



1. Bollhuset och centrala idrottsplatsen

Friidrottsarena, inomhushallar för bollsport, judohall, gym och bowlinghall

2. Hedda-Svanehallen

Inomhushall som tillhör gymnasieskolan

3. Högevallsbadet Simhall, äventyrsbad och gym

4. Sparbanken Skåne arena

Handbollsarena och ishall

5. Fotbollsplaner

Utomhusplaner

6. Klostergårdens station

7. Källbybadet

Utomhussimbassäng

8. Höjeådalen

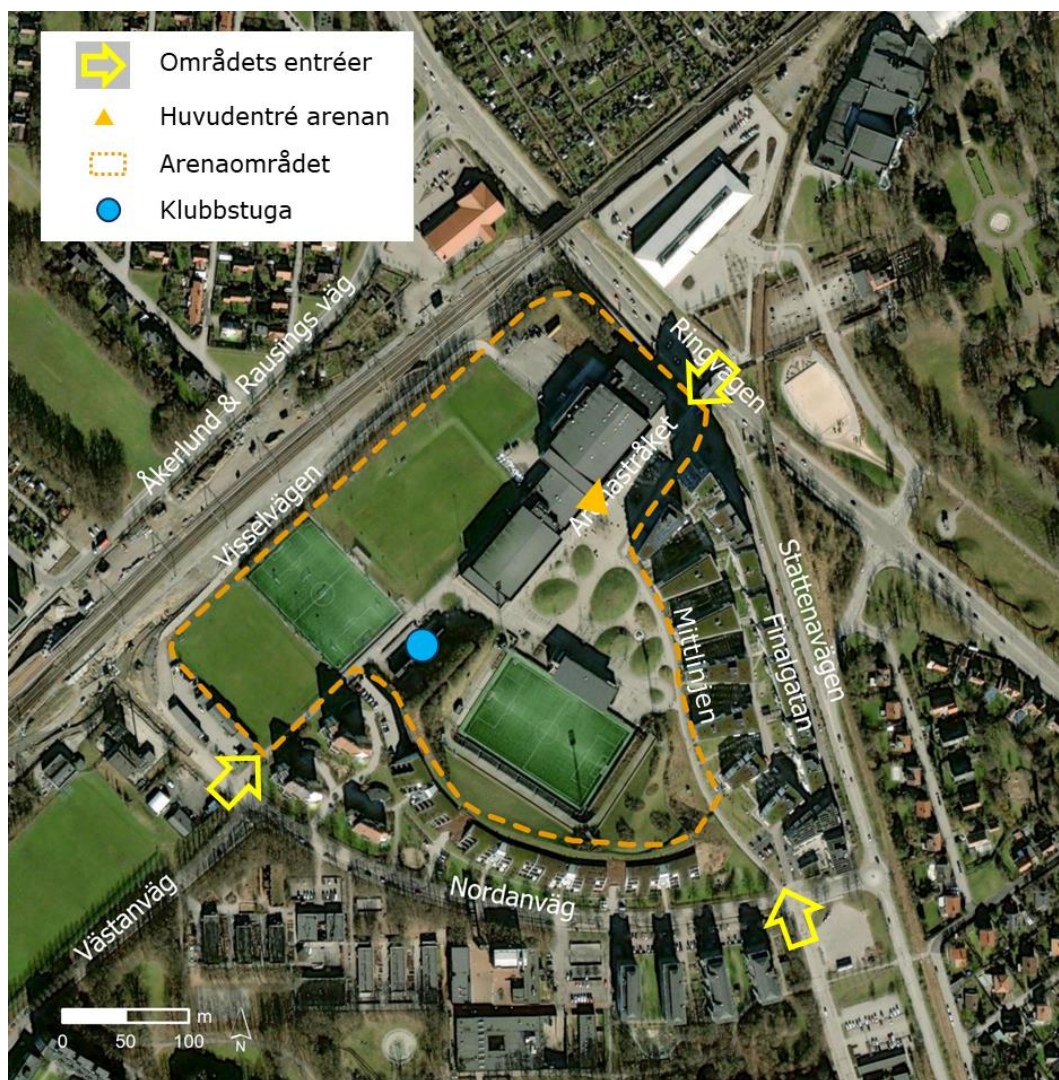
Naturstråk för rekreation

Figur 3. Målpunkter inom Idrottsstråket.

2.2 Arenaområdet

Arenaområdet innefattar området som avgränsas av järnvägen, Ringvägen, Mittlinjen och Nordanväg. I området finns Sparbanken Skåne Arena, fotbollsarenan, arenatorget, tre bollplaner och Klostergårdens fotbollsklubbbs klubbstuga. Området visas i Figur 4. Området har tre tydliga entréer som används av gående och cyklister. Områdets sydvästra entré vid infartsgatan till klubbhuset används även av bilister för lämning och hämtning samt av bussar som har ärenden inom området.

Arenans entré är inte heller tillgängliga för samtliga trafikslag. Därför behöver tillgängligheten öka både för kollektivtrafikresenärer samt för besökare som blir lämnade med bil eller fjärrbuss.

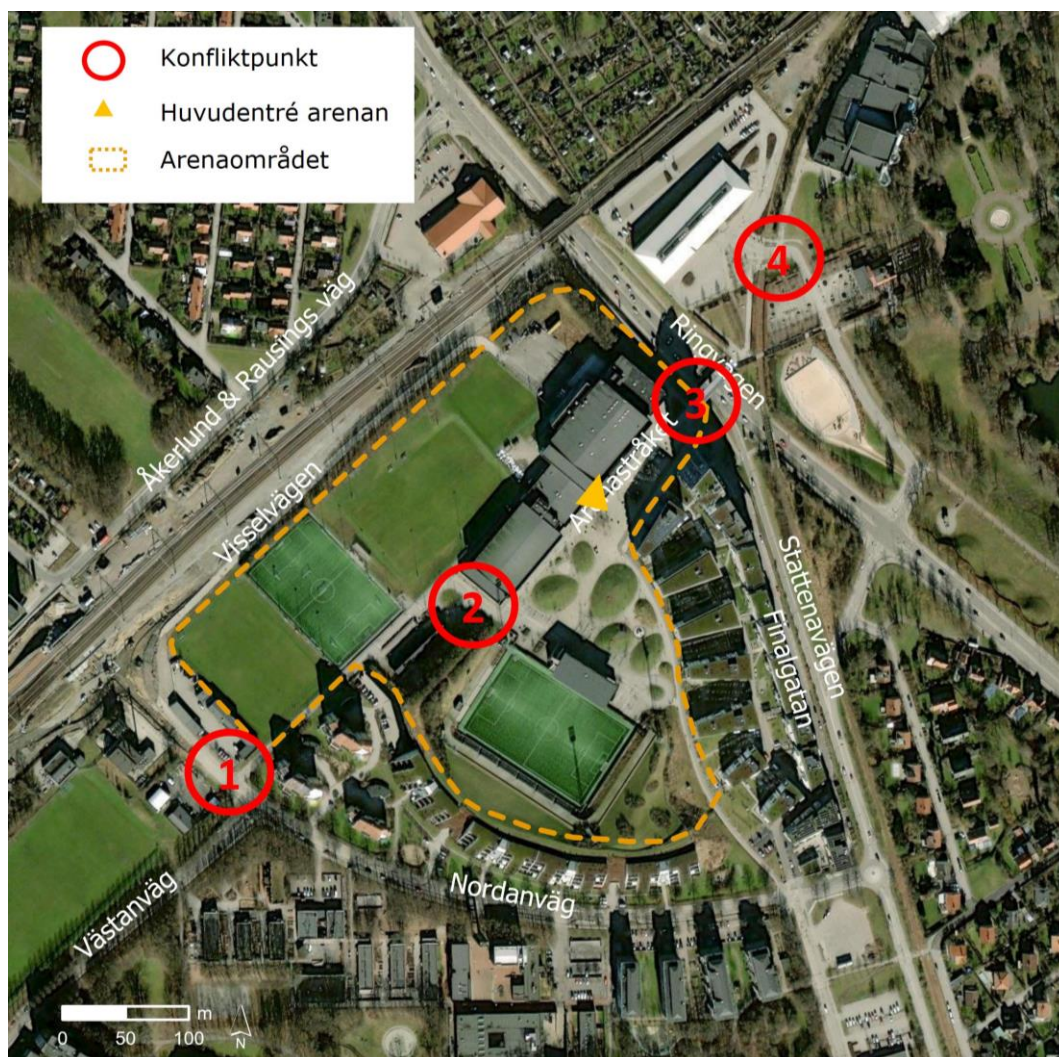


Figur 4. Arenaområdet med entréer och klubbstuga.

2.2.1 Konfliktpunkter inom arenaområdet

Vid arenan och i dess direkta närområde identifierades under platsbesöket fyra platser där det förekommer konflikter mellan olika trafikantgrupper. På dessa platser korsas större stråk, eller så har platsen ett otydligt syfte. Dessa punkter visas i Figur 5 och beskrivs under figuren.

En övergripande brist i arenaområdet är att olika trafikslag inte har separerats på ett säkert sätt och i hög grad behöver samsas om samma ytor. Det är av stor vikt att separera biltrafik och oskyddade trafikanter på ett säkert och tryggt sätt.



Figur 5. Konfliktpunkter mellan olika trafikslag.

1. Infart till arenaområdet via Nordanväg/Västerväg

Vid infarten till området i den sydvästra delen används korsningspunkten Nordanväg/Västerväg av flera trafikslag samtidigt och cyklister hänvisas delvis till blandtrafik och delvis till separerad cykelbana. Infarten används även av flertalet bilar trots att det är förbud mot trafik utan tillstånd. Platsen används även som hämtnings- och lämningsyta. Detta medför att trafikbeteendet på platsen inte är unisont vilket medför konflikter mellan olika trafikanter och trafikslag.

Denna plats utgör även en konfliktpunkt med risk för konflikter mellan varuleveranser som ska till arenan (via Visselvägen) och övriga trafikanter.

2. Vändplats vid arenan

Inom arenaområdet är prioriteten mellan olika trafikslag otydlig och stora delar används som shared space. Delar av området är utformade på ett sätt som upplevs som bilfritt. Trots det används platsen sporadiskt av bilister för att komma nära entréerna till arenans olika hallar. Biltrafik kan då upplevas som ett överraskningsmoment för cyklister och gående som vistas i området. Platsen utgör en konfliktpunkt mellan de fotbollsutövare som rör sig mellan klubbstugan och fotbollsplanerna och de fordon som rör sig på angöringsgatan mot vändplatsen vid punkt 2.

3. Området i anslutning till Blå bron

På gång- och cykelbron över Ringvägen och i området mellan Blå bron och arenan samsas fotgängare och cyklister om ytan då den är utformad som shared space. I området identifierades flertalet konflikter under platsbesöket. Det förekommer stora flöden i flera riktningar av både gående och cyklister till och från arenan och fotbollsplanerna. Vid större flöden av cyklister i nordsydlig riktning finns det risk för att det uppstår konflikter mellan cyklister och korsande gående som kommer från Finalgatan med målpunkt arenan. Det förekommer att föräldrar skjutsar sitt barn med bil och lämnar dem vid vändplatsen på Finalgatan. Barnen tar sig sedan mot arenan och korsar ett stort stråk av cyklister, med risk för konflikter.

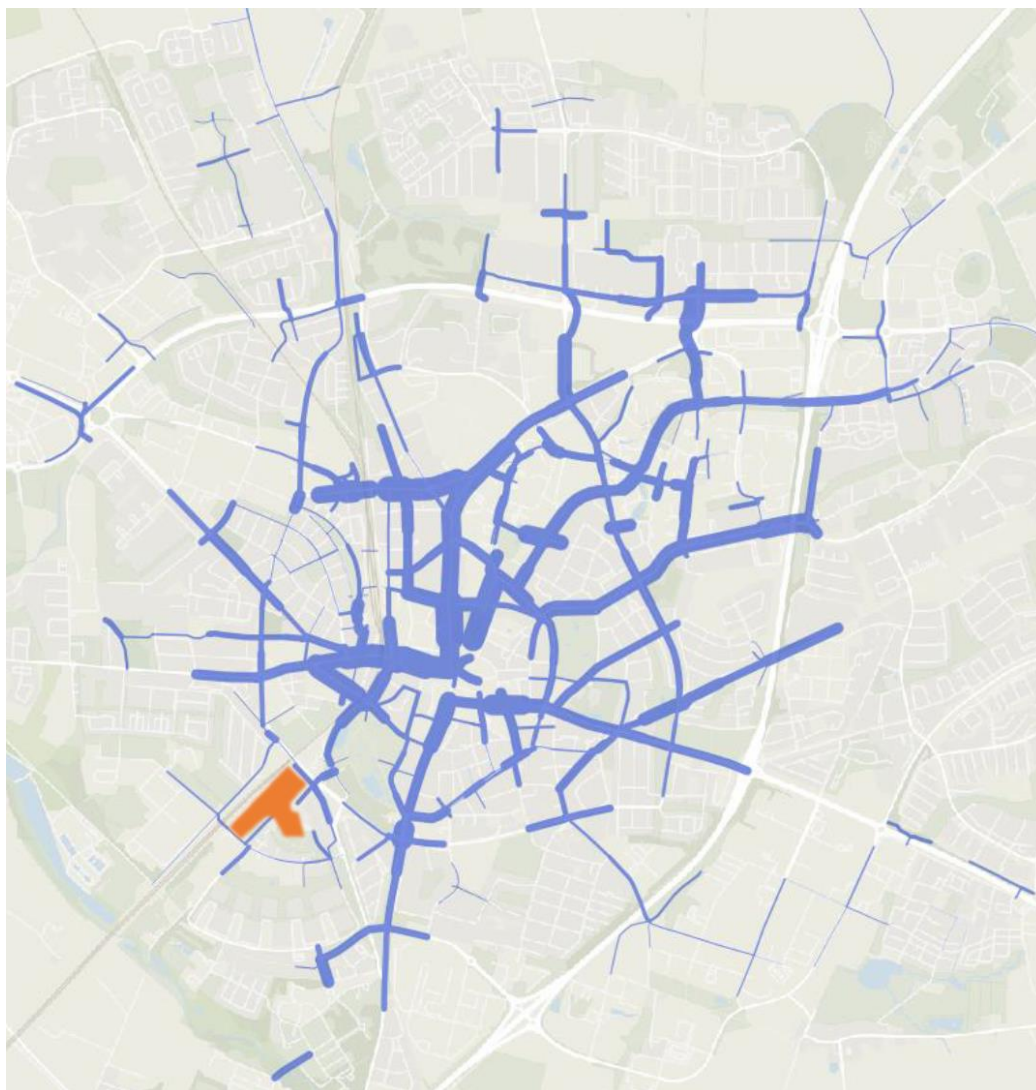
Enligt Klosterbackens samfällighetsförening GA1, som äger Finalgatan, råder det flertalet trafikala problem på gatan och vändplatsen. Både under större evenemang på arenan och i samband med hämtning/lämning av ungdomar till träning blockeras vändplatsen och blir oanvändbar för övrig trafik. Föreningen berättar även om problem med höga hastigheter på gatan, trots försök att införa hastighetsdämpande åtgärder.

4. Stadsparksgatan/Stadsparksgången

Det finns flera potentiella konfliktpunkter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter utmed Stadsparksgatan. I nära anslutning till parkeringshuset Arena Park finns en ordnad cykelöverfart där bilister har väjningsplikt mot det korsande cykelflödet. Gatan passerar även över torgytan i anslutning till Stadsparkscafét som har en mer shared space-karaktär utan utpekade passager. Oskyddade trafikanter med målpunkt i arenaområdet kan här korsa var som helst på sträckan.

2.3 Gång och cykel

I Lund finns det generellt ett väl utbyggt gång- och cykelnät. Figur 6 visar uppmätta cykelflöden inom Lund under 2023, vilket ger en god indikation på var de stora cykelstråken i staden går. Kopplat till arenaområdet kan man i figuren utläsa att det finns ett genomgående flöde i nordsydlig riktning samt ett längs Ringvägen/Finalgatan i östvästlig riktning. Det finns även ett flöde av cyklister utmed Nordanväg som ansluter till den planskilda passagen under järnvägen.

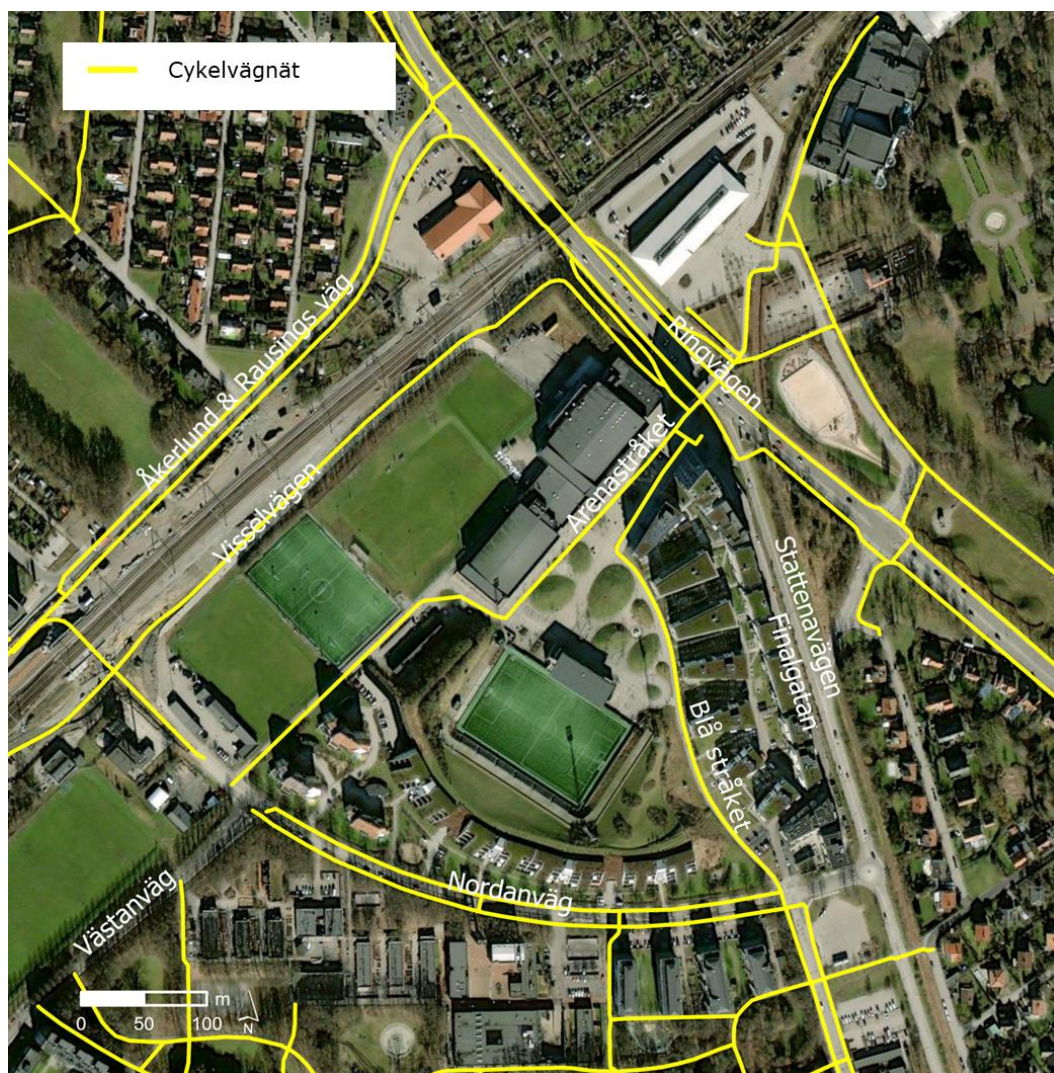


Figur 6. Cykelflöden per dygn i Lund 2023 på uppmätta platser (Arenaområdet markerat i orange). Källa: Trivector, 2023 med egen bearbetning.

Cykelvägnätet inom arenans direkta närområde redovisas nedan i Figur 7. Överlag är cykelnätet väl utbyggt med gång- och cykelbanor där cyklister och fotgängare är separerade från varandra och från motorfordonstrafiken. Däremot finns det sträckor där cyklister hänvisas till blandtrafik eller kombinerade gång- och cykelbanor, vilket kan medföra konflikter mellan olika trafikslag. Det saknas även länkar i cykelnätet, utmed Västervägen, den östra delen av Nordanväg samt utmed Stattenavägen.

På sträckan som benämns Arenastråket i Figur 7 behöver fotgängare och cyklister samsas på platsen framför arenans entrépunkter. Utmed Visselvägen finns en

cykelväg, anlagd i grus, separerad från motorfordon. Det är dock få cyklister som använder sträckan, då den endast leder fram till arenans baksida idag.



Figur 7. Cykelnät i området redovisas i gult.

Under platsbesöket identifierades stora flöden av cyklister från norr som delade upp sig efter Blå bron. Cyklisterna fördelade sig på följande rutter:

- Arenastråket mot Klostergårdens station
- Cykelvägen längs med blå stråket
- Finalgatan

Genom området mot Klostergårdens station hänvisas cyklister till blandtrafik på infartsgatan vid klubbstugan. Vid områdets två entréer i söder saknas säkra passager för oskyddade trafikanter. Vidare är det otydligt var det är tänkt att cyklister ska cykla. Detta medför att rörelsemönster, hos i första hand cyklister, är oförutsägbart och otydligt för andra trafikanter vilket ökar risken för konflikter och olyckor. Rörelsemönstret hos gående och cyklister vid två av entréerna illustreras i Figur 8.



Klostergårdens station / Nordanvägen



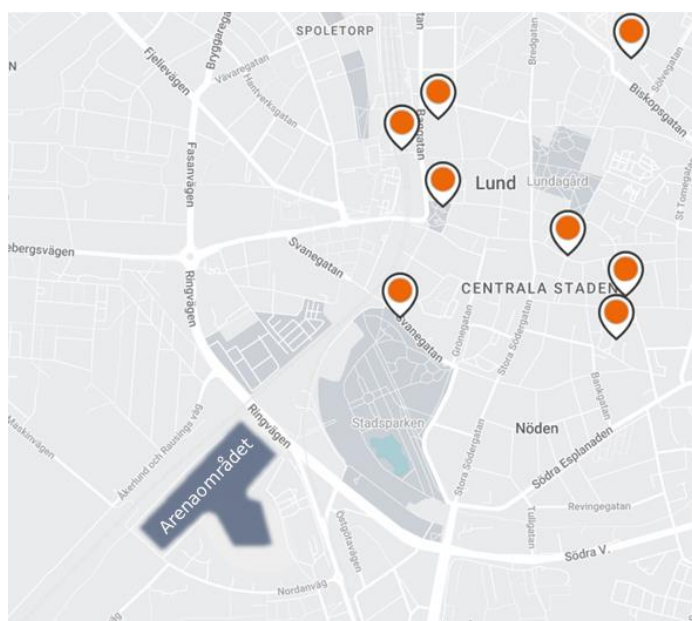
Söder om blå bron

Figur 8. Rörelsemönstret hos gående och cyklister illustreras med orange streck vid två av områdets entréer.

I anslutning till de olika målpunkterna finns det tillhörande cykelparkering invid entréerna. Under platsbesöket var beläggningen låg på den parkeringar som var inom arenaområdet. Idag anses tillgängligheten på cykelparkering vara god inom området vid vardagstrafik däremot har det inte gjorts någon analys av beläggningen vid större evenemang.

I Lund finns det ett hyrcykelsystem, Lundahoj, som har stationer i stora delar av centrala Lund. Idag är den station som ligger närmast arenan vid stadsparkens norra sida med ett avstånd på cirka 600 meter till arenans entré. I västra Lund, inom det utpekade utredningsområdet, finns det inga stationer idag, vilket gör arenaområdet otillgängligt med systemet. Se Figur 9 för befintliga stationer.

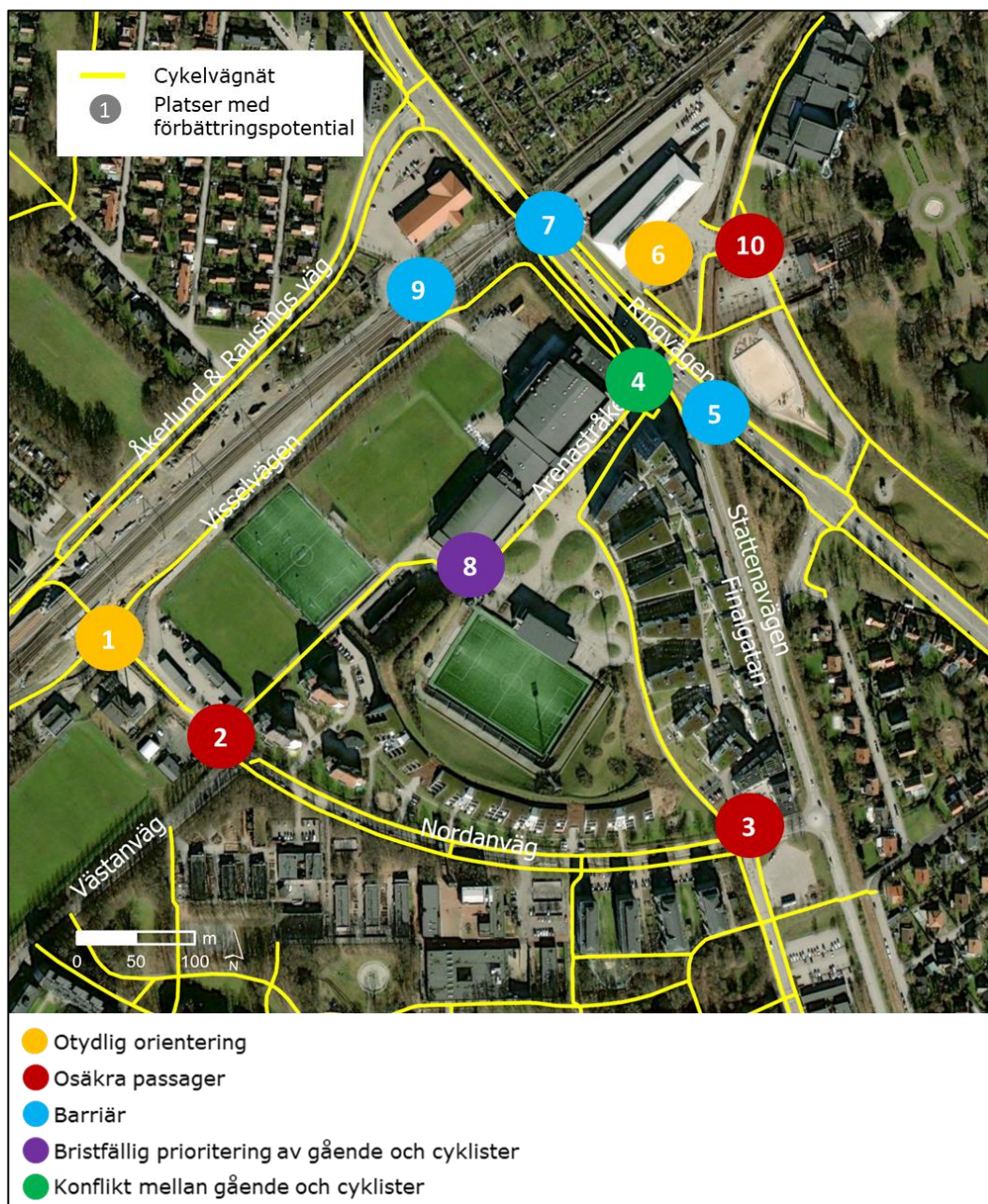
En hyrcykelstation planeras i anslutning till Klostergårdens station och kommunen för dialog med olika aktörer i området, däribland Tetra Pak, om ytterligare platser för stationer vilket kommer att öka tillgängligheten med systemet.



Figur 9. Hyrcykelsystemets nuvarande stationer (markerat i orange).

2.3.1 Behov och brister

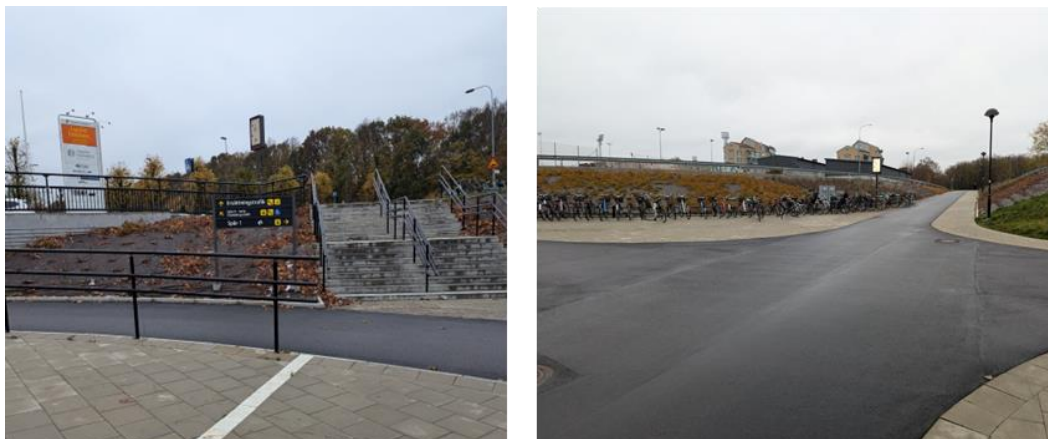
Vid platsbesöket identifierades behov och brister för gång- och cykeltrafiken inom arenans närområde. Idag finns det flera platser inom området där det observerades konflikter mellan gående och cyklister på grund av otydlig utformning, eller på platser där trafikslagen inte är separerade. De platser där det finns förbättringspotential redovisas i Figur 10 nedan.



Figur 10. Identifierade platser med förbättringspotential.

Punkt 1 och 6: Otydlig orientering

Både från Klostergårdens station och parkeringsgaraget Arena Park saknas det ordentlig vägvisning mot arenans entréer och bollplanerna. Detta medför att orienterbarheten är låg på dessa platser och besökarna har svårt att förstå i vilken riktning man bör gå för att nå arenaområdet.



Figur 11. Exempel på otydlig orientering vid Klostergårdens station. Foto: AFRY.

Punkt 2, 3 och 10: Osäkra passager för gående och cyklister vid entréerna till arenaområdet

Idag saknas det hastighetssäkrade passager för gående och cyklister vid korsningspunkterna:

- Nordanväg/Västanväg vid infartsgatan i sydväst
- Nordanväg/Finalgatan/Östanväg i sydöst
- Cykelöverfarten över Stadsparksgatan vid områdets norra entré

Punkt 4: Konflikt mellan gående och cyklister

Vid punkt 4, direkt efter Blå bron, korsas ett stort gång- och cykelstråk. Barn som blir hämtade/lämnade med bil på Finalgatan korsar cykelstråk för att nå arenans entré. Här uppstår konflikter mellan gående och cyklister.

Punkt 8: Bristfällig prioritet i området för gående och cyklister

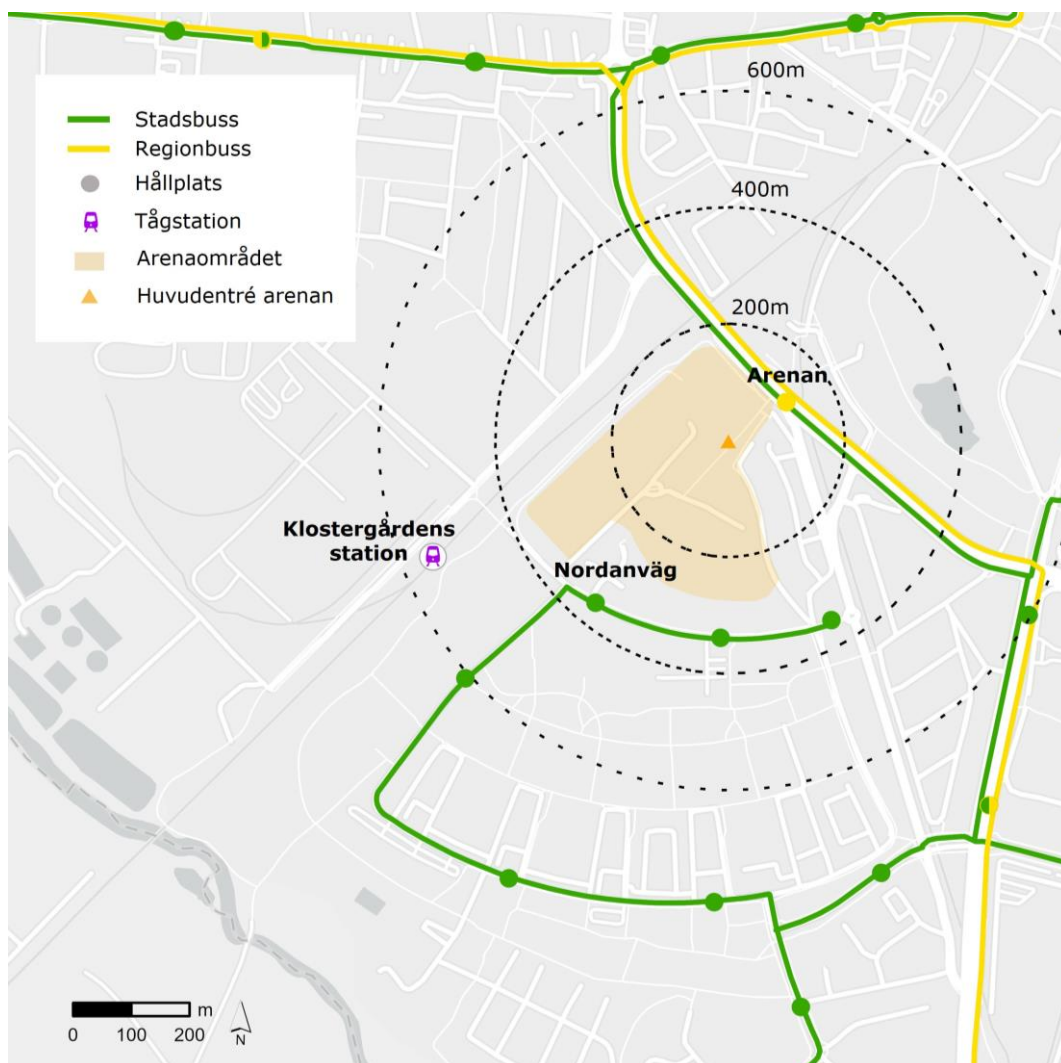
Inom området saknas det tydlig prioritering för gående och cyklister. Idag upplevs området som otydligt där särskilt Arenastråket genom området varierar mellan cykling i blandtrafik och kombinerad gång- och cykelbana. Det förekommer även olovlig bilkörning i området. Området framför arenan, på ytor som är avstängda för bilar, används både för hämtning/lämning och parkering.

Punkt 5, 7 och 9: Brist på anslutningar för gång och cykel

Tillgängligheten är idag bristfällig för gående och cyklister i vissa riktningar. Järnvägen utgör en stor barriär i gång- och cykelnätet. På grund av järnvägen är området endast möjligt att nå via gång- och cykeltunneln i anslutning till Klostergårdens station från väster. Från öster är det idag endast möjligt att ta sig via en brant trappa från Ringvägen upp till området. Höjdskillnaden mellan Stattenavägen och Finalgatan skapar ytterligare en barriär för fotgängare och cyklister som kommer öster ifrån.

2.4 Kollektivtrafik

Arenaområdet försörjs idag med både tåg, regionbuss och stadsbuss. I Figur 12 visas områdets närmaste hållplatser samt avståndsringar från arenans nuvarande entré med 200 och 400 meter fågelvägen. Enligt Trafikverket, 2022, bör gångavståndet från startpunkt till hållplats ligga inom 200 – 400 meter för att inte upplevas som för långt. Därför anses avståndet 400 meter inom tätbebyggt område motsvara god tillgänglighet till kollektivtrafik. Klostergårdens station ligger längre än 400 meter från arenans entré.



Figur 12. Kollektivtrafikförsörjning till området samt avståndsringar med 200 meter, 400 och 600 meter från arenans entré.

För långväga besökare, finns det möjlighet att nå området både med tåg och regionbuss. Närmaste tågstation, Klostergårdens station, ligger inom 600 meter fågelavstånd och stationen trafikeras av Pågatåg. Från Klostergårdens station avgår det tåg cirka fyra gånger i timmen både södergående och norrgående på vardagar fram till 01. På Lund central som ligger inom ett längre gångavstånd, cirka 1,3 km, stannar både regionaltåg och fjärrtåg.

Regionbuss trafikerar idag både Ringvägen och Malmövägen i närheten av området. Närmaste hållplats där regionbuss stannar är hållplats Arenan längs Ringvägen. Från hållplats Arenan till arenans entré är det cirka 190 meter gångväg via trappor och

cirka 470 meter via ramp. Idag trafikerar endast regionbuss till Södra Sandby/Staffanstorp och Svedala denna hållplats. Längs Malmövägen stannar även regionbussar till/från Malmö på hållplats Ruben Rausings gata. Gångavståndet till denna hållplats överstiger 600 meter fågelvägen.

Närmaste hållplats som trafikerar med stadsbuss är hållplats Nordanväg och avståndet från arenans entré är cirka 415 meter. Linje 7 som trafikerar denna hållplats går fyra gånger i timmen under högtrafik på vardagar och tre gånger i timmen mellan kl. 18-19 och därefter två gånger i timmen till cirka kl. 24. Under fredag och lördag går linjen till cirka kl. 03. Under söndagen går linje 7 två gånger i timmen under större del av dagen mellan cirka kl. 07-12 och mellan kl. 12:30-16 tre gånger i timmen.

Kollektivtrafikresenären behöver korsa vägar med biltrafik för att nå sin målpunkt. Resenärer som kommer från Klostergårdens station och hållplats Nordanväg och ska ta sig via infartsgatan till arenans sydvästra entré korsar Västanväg och Nordanväg. Vid Västanväg finns endast ett övergångsställe utan hastighetssäkring. Inte heller Nordanväg har någon hastighetssäkrad passage.

För resenärer som kommer med buss till hållplats Arenan finns ett övergångsställe från hållplatsläge C som är något upphöjt, men troligtvis inte tillräckligt för att hastighetssäkra till 30 km/h. Från hållplatsläge D får resenärer ta trappa eller ramp för att sedan via Blå bron korsa Ringvägen säkert.

2.4.1 Behov och brister

Området bedöms vara förhållandevis tillgängligt för resenärer som kommer till området med kollektivtrafik. De behov och brister som har identifierats är därför främst kopplade till ökad tillgänglighet samt trafiksäkerhet.

För personer med funktionsvariationer kan det vara särskilt svårt att orientera sig och avstånden upplevs för långa mellan kollektivtrafiken och arenan som målpunkt. Även för barn kan det upplevas svårt att orientera sig i området.

Följande brister har identifierats kopplat till kollektivtrafiken:

- Avsaknad av vägvisning från samtliga hållplatser/stationer till arenan.
- Avståndet från arenans entré till busshållplats för stadsbuss är precis på gränsen till för långt för att anses som god tillgänglighet med kollektivtrafik. Detta baserat på att gångavståndet från närmaste hållplats, Nordanväg, är något längre än 400 meter.
- Tillgängligheten från busshållplats för regionbuss, Arenan, längs Ringvägen till arenans entré är bristfällig och för rörelsehindrade är rampen lång och saknar viloplatser med plant underlag. Avståndet från närmaste hållplatsen till entrén är inom god tillgänglighet däremot behöver den gående ta en relativt brant trappa eller via rampen som gör avståndet cirka 2,5 gånger så långt (470 meter från läge C).
- Osäkra passager för gående mellan närliggande hållplatser och arenaområdet.

2.5 Biltrafik och -parkering

Motorfordonstrafik kan ta sig till området via det större huvudvägnätet i Lund som består av Ringvägen, Stattenavägen och Malmövägen. Vägarna har god tillgänglighet och framkomlighet för motorfordonstrafiken. Arenan och dess direkta närområde försörjs med biltrafik främst via de tre kommunala vägarna Nordanväg, Visselvägen samt Stadsparksgatan. Det finns även en enskild gata, Finalgatan som leder fram till arenan och som utnyttjas av många vid hämtning/lämning.

Kritiska platser i vägnätet som inte tål mer biltrafik

Någon kapacitetsanalys har inte genomförts inom ramen för denna utredning varpå det är svårt att uttala sig om specifika platser där kapaciteten brister. Följande väganslutningar till arenan anses dock som olämpliga att hantera ökade trafikflöden baserade på andra aspekter samt utifrån observationer under platsbesöket:

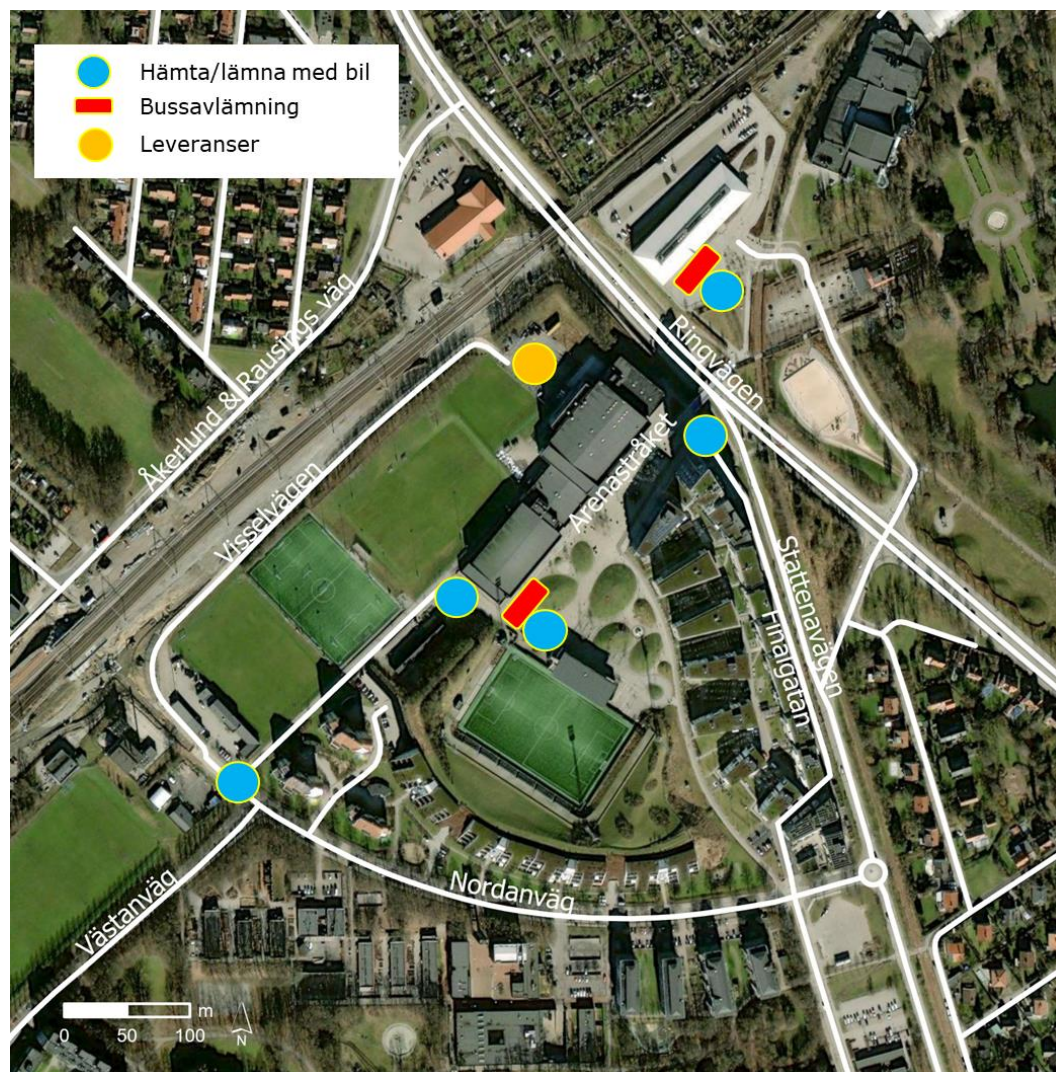
- **Infart till arenaområdet via Nordanväg/Västanväg**
Korsningspunkten används idag av samtliga trafikslag och har en otydlig utformning. Platsen utnyttjas för hämtning/lämning, och infarten till vändplatsen vid bollplanerna används av vissa utan behörighet. Platsen har med dagens utformning en hög risk för konflikter mellan olika trafikslag varpå den bedöms som olämplig för att hantera mer biltrafik.
- **Finalgatan**
Finalgatan utnyttjas som tillfartsväg till arenan trots att den ligger på kvartersmark och alltså inte är kommunal. Samfällighetsföreningen som förvaltar vägen har berättat att de har stora problem med mycket trafik vid evenemang samt i anslutning till att föräldrar hämtar/lämnar sina barn vid träningar. Enligt föreningen står många vid dessa tillfällen parkerade i vändzonen vilket skapar stora framkomlighetsproblem. Även problem med höga hastigheter har noterats på sträckan. Vid en utbyggnad av arenan kan dessa bekymmer förväntas att öka.
- **Stadsparksgatan/Stadsparksgången**
Vid den torgyta som finns i anslutning till Stadsparkscafét finns inga markerade passager för oskyddade trafikanter över Stadsparksgatan. Fotgängare och cyklister kan förväntas korsa vägen utmed hela torgytan. Med den shared space-utformning som finns på platsen är det otydligt vilka trafikanter som har väjningsplikt vilket gör detta till en potentiell konfliktyta. Framför allt i samband med större evenemang kan många oskyddade trafikanter från centrala Lund förväntas korsa Stadsparksgatan samtidigt som många bilister på väg till parkeringshuset Arena Park, med potentiella konflikter och framkomlighetsproblem till följd. Med anledning av detta bör inte ytterligare trafik hänvisas till gatan.

Platser för att hämta och lämna

Det finns inga utpekade platser för hämtning och lämning till Arenan idag. Det finns dock fem informella platser för detta i anslutning till arenan och bollplanerna, samt två uppställningsplatser för buss, se Figur 13. En plats finns på Nordanvägen i anslutning till infartsvägen. Två av platserna nås endast då bommen är öppen på den södra infartsvägen till arenan. Cirka 160 meter från entrén, vid byggnadens södra kortsida i anslutning till bollplanerna, finns en vändplats som kan utnyttjas för hämtning och lämning.

Ytterligare en plats som kan utnyttjas för hämtning och lämning ligger på andra sidan Ringvägen, cirka 200 meter från entrén. Framför parkeringshuset ligger en uppställningsplats för bussar som kan samnyttjas som plats för hämtning och lämning. Som bilist behöver man även passera en "shared-space"-yta utmed Stadsparksgatan, vilket kan sänka attraktiviteten för att använda denna plats för hämtning och lämning.

Utöver de båda platserna för hämtning och lämning som nämns ovan nyttjas Finalgatan i hög utsträckning för syftet, eftersom detta är den bilväg kommer närmast entrén till arenan.



Figur 13. Karta över närliggande vägnät tillsammans med platser för att hämta och lämna samt leveransplats.

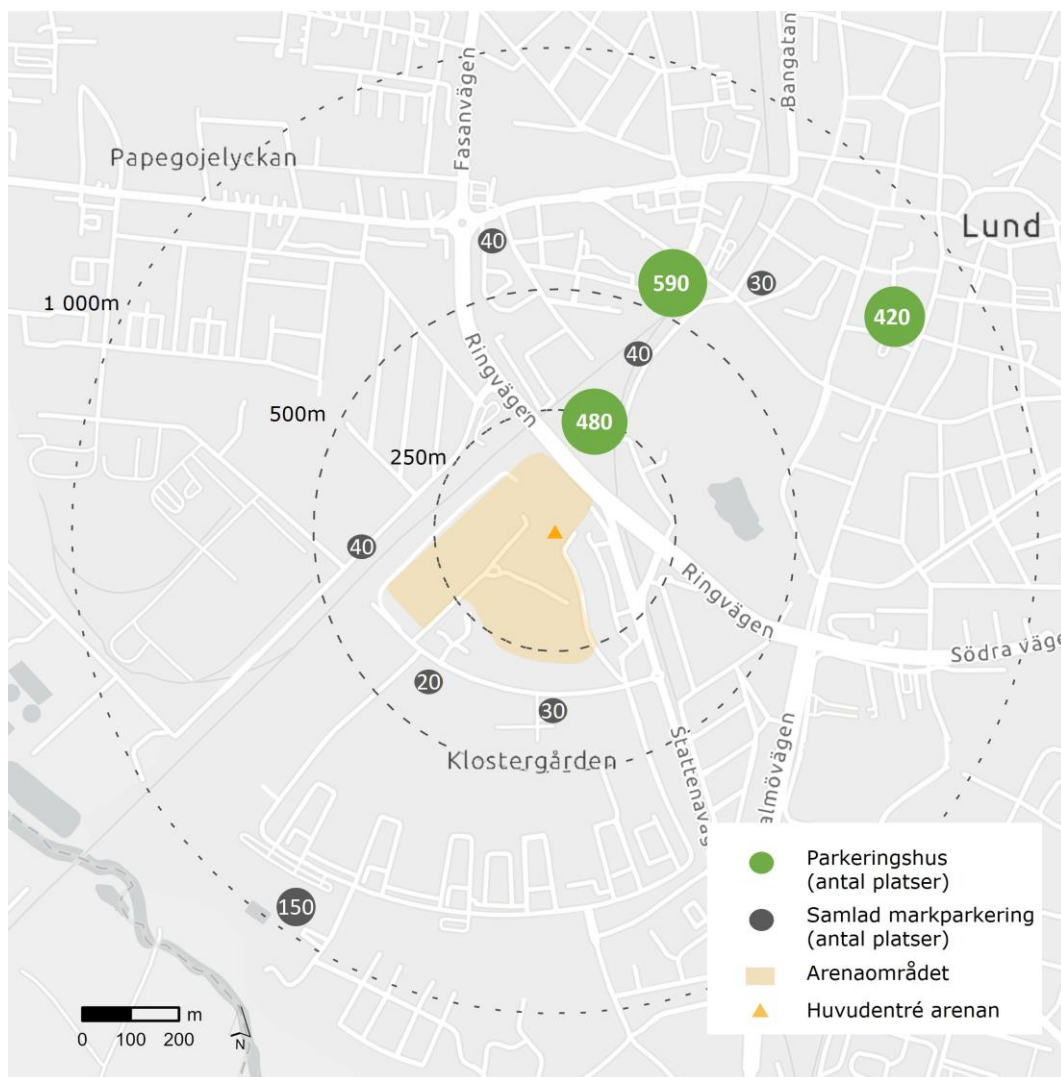
Parkering för besökare

För besökare till arenaområdet finns idag ett flertal alternativ för bilparkering. I första hand är parkering hänvisad till Parkeringshuset Arena Park med cirka 480 platser 250 meter från arenans huvudentré. Parkeringshuset nås med bil från Ringvägen via Stadsparksgatan. Parkeringshusets placering på andra sidan Ringvägen kan bidra till att den inte känns intuitiv som entrépunkt till arenan, trots en tydlig skyltning i korsningen Ringvägen/Stadsparksgatan, se Figur 14.



Figur 14. Infart till parkeringshuset Arena Park från Ringvägen.

Utöver parkeringshuset Arena Park finns ett flertal alternativ för besökare till arenan. I Figur 15 ges en överblick för samlade parkeringsanläggningar i närheten. Utöver de samlade anläggningar som redovisas i kartan finns även gatuparkering i närområdet där i första hand platserna längs Nordanväg bedöms som relevanta för besökare till arenaområdet. Inom själva arenaområdet, framför arenan och ishallen, är ytorna utformade för att användas av fotgängare och cyklister. Med undantag för ett fåtal parkeringsplatser för rörelsehindrade så finns idag ingen plats för parkering i direkt anslutning till verksamheternas entréer.



Figur 15. Översikt över parkeringsmöjligheter i närområdet. Kartan redovisar endast allmänt tillgängliga platser i samlade anläggningar. Utöver de punkter som redovisas i kartan finns en stor mängd gatuparkering samt privata anläggningar på kvartersmark som i vissa fall också kan vara öppna för allmänheten.

2.5.1 Behov och brister

För att kunna bedöma brister i dagens parkeringssystem och eventuellt behov av att tillföra parkeringsplatser i framtiden behövs uppgifter både om *utbudet av bilparkeringsplatser* i området idag samt uppgifter om *nyttjandet* av dagens parkeringsplatser. I nuläget saknas uppgifter om nyttjandet och bilden av dagens utbud är dessutom inte komplett – en fördjupad parkeringsutredning rekommenderas därför för att kunna uttala sig om parkeringssituationen kopplat till arenaområdet. I avsnitt 3.3 förs en diskussion om framtida parkeringsbehov kopplat till framtida scenarier för besöksantal.

Den enda entréplatsen för besökare som anländer med bil är idag parkeringshuset Arena Park, på andra sidan Ringvägen. Denna bedöms utnyttjas i högre grad endast vid större evenemang i arenan. De andra inofficiella entréplatserna vid Nordanväg/Västanväg, samt vid Finalgatan används i högre grad under vardagstrafiken eftersom de ligger närmre entréerna. De är dock inte avsedda för detta syfte, vilket kan medföra konflikter mellan de olika trafikslagen. Utan en

kapacitetsanalys är det svårt att se vilka platser i området som speciellt belastade under vardagstrafik. Det bedöms dock som olämpligt att trafiken ska öka i någon av platser.

2.6 Gods och leveranser

Idag kommer samtliga leveranser till arenan från Visselvägen via Nordanväg och Stattenavägen.

2.6.1 Behov och brister

Idag finns det en utpekad konfliktpunkt vid infarten till Visselvägen, i korsning med Nordanväg och Västanväg. I denna punkt möter leveransfordonen biltrafik som ska hämta och lämna vid idrottsplatsen tillsammans med fotgängare och cyklister som ska till både idrottsplatsen och Klostergårdens station.

3 Resvanor

Hur besökare väljer att transportera sig till arenaområdet styr vilken kapacitet och tillgänglighet som behöver finnas för olika transportslag i anslutning till området. I detta avsnitt beskrivs dels färdmedelsfördelningen idag utifrån Region Skånes senaste resvaneundersökning, dels ett framtidsscenario med en utbyggd arena.

3.1 Färdmedelsfördelning

Då det saknas uppgifter om resvanor till specifikt arenan presenteras här antaganden baserat på Region Skånes resvaneundersökning, RVU 2023. I resvaneundersökningen går det att utläsa hur lundaborna samt boende i resten av Skåne reser beroende på bland annat ärende för resan. Arenaområdet fyller olika funktioner vilket påverkar vilka som besöker området och hur de väljer att ta sig dit. För motions- och idrottsverksamhet antas att besökarna framför allt kommer från Lund, medan större evenemang såsom konserter, festivaler och kongresser lockar besökare från ett större upptagningsområde.

I Tabell 1 redovisas färdmedelsfördelning för Lunds kommun, för Skåne som helhet samt Region Skånes mål avseende färdmedelsfördelning för 2030. För större evenemang, som lockar många besökare till arenan, bedöms färdmedelsfördelningen för Skåne vara representativ. Andelen bilresor är då betydligt högre än för Lunds kommun både i nuläget och om Region Skånes målbild skulle uppnås.

Tabell 1. Färdmedelsfördelning för samtliga resor gjorda av boende i Lunds kommun, för boende i Skåne som helhet samt Region Skånes mål till 2030. (Källa: Region Skåne)

Färdmedel	Lund (RVU 2023)	Skåne (RVU 2023)	Skåne (Mål 2030)
Gång	12%	7%	11%
Cykel	27%	16%	19%
Bil	32%	49%	42%
Buss	16%	13%	15%
Tåg	12%	12%	13%
Annat	1%	2%	

3.2 Framtida scenarier

För att ge en uppskattning av vilken kapacitet som krävs vid framtida större evenemang i arenaområdet har två scenarier satts upp – ett med 6000 besökare och ett med 8000 besökare. Dessa baseras på kommunens etappvisa utbyggnadsplaner för arenan. Idag kan arenan ta emot upp till 4000 besökare. De två framtidsscenarierna är således en stor utökning jämfört med dagens kapacitet.

Större evenemang antas locka besökare från hela Skåne, varför färdmedelsfördelningen för Skåne har använts för att göra en uppskattning av antalet resor med respektive färdmedel för de olika scenarierna.

Enligt RVU 2023 för Skåne utgör bilresor 49% av alla resor och övriga sker med gång, cykel och kollektivtrafik. Till år 2030 är Region Skånes mål att bilandelen ska sjunka till 42%. I Tabell 2 ges en uppskattning av antalet resor till arenan för respektive scenario utifrån antagandet att färdmedelsfördelningen är densamma som den är i

Skåne idag. I tabellen anges även antalet resor med respektive färdmedel enligt Region Skånes målbild till 2030.

Tabell 2 Antal resor med respektive färdmedel vid 5000 och 8000 besökare enligt färdmedelsfördelning RVU Skåne 2023.

Färdmedel	Antal resor (6000 besökare)		Antal resor (8000 besökare)	
	RVU 2023	Mål 2030	RVU 2023	Mål 2030
Gång	420	660	560	880
Cykel	960	1140	1280	1520
Bil	2940	2520	3920	3360
Buss	780	900	1040	1200
Tåg	720	780	960	1040
Annat	120		160	

3.3 Analys

En utbyggnad av arenan enligt scenarier om 6000 respektive 8000 besökare ställer höga krav på omgivande infrastruktur för att kunna hantera såväl besökare som deras färdmedel i form av bland annat parkeringsplatser för bil och cykel. En avvägning behöver göras huruvida omgivande infrastruktur ska dimensioneras för ett maxscenario, som sannolikt inträffar ett antal gånger per år vid stora evenemang eller om infrastrukturen ska dimensioneras för den löpande verksamheten i arenaområdet.

De scenarier för antalet resor med respektive färdmedel som beskrivs i avsnitt 3.2 utgår från dagens färdmedelsfördelning för Skåne, där bilandelen är relativt hög. Detta bör ses som ett maxscenario vad gäller antalet bilresor till och från arenan. Ambitionen bör vara att öka andelen hållbara färdmedel. Genom att planera infrastrukturen i arenaområdet så att hållbara resor främjas kan kommunen påverka färdmedelsvalet och på så sätt minska klimatavtrycket från resor till och från arenan.

3.3.1 Gång och cykel

Vid stora evenemang kommer ett stort antal personer att ta sig till och från arenan till fots eller med cykel. Utifrån de antaganden som görs för framtida scenarier i avsnitt 3.2 handlar det om upp emot 2000 gående och cyklister, varav två tredjedelar cyklar. Även det ökade antalet kollektivtrafikresenärer kommer att medföra en ökning av antalet fotgängare mellan tågstationerna, hållplatserna och arenan. Detta ställer krav på såväl tydlig vägvisning och trafiksäkra passager som cykelparkering i nära anslutning till arenans entréer.

För att kunna bedöma eventuellt behov av ytterligare cykelparkering vid arenan behövs uppgifter både om dagens cykelparkering i området samt uppgifter om hur dessa nyttjas. Det behöver upplevas som säkert och smidigt att parkera sin cykel vid arenan för att besökare ska välja cykeln för att ta sig dit.

Idag saknas stationer för hyrcykelsystemet Lundahoj i närheten av arenan. Möjligheten att använda Lundahoj i anslutning till arenan hade skapat förutsättningar för besökare inom Lund samt kollektivtrafikresenärer att snabbt och enkelt kunna ta sig till arenan.

3.3.2 Kollektivtrafik

Baserat på närheten till Klostergårdens station samt antalet busshållplatser i arenans närområde bedöms kollektivtrafiken ha förutsättningar att hantera ökningen av antalet besökare. Vid stora evenemang kan dock extra kapacitet i form av exempelvis evenemangsbussar behövas. Även om bilandelen är hög i de scenarier som beskrivs i avsnitt 3.2 är det runt tusen personer som antas åka buss för att ta sig till arenan vid stora evenemang. Särskilda evenemangsbussar är även ett sätt att uppmuntra till att resa kollektivt till arenan.

För besökare som kommer från andra orter och som anländer med tåg eller regionbuss är tydlig skyltning och vägvisning från station och hållplats till arenan extra viktig.

3.3.3 Biltrafik och parkering

För att kunna bedöma brister i dagens parkeringssystem och eventuellt behov av att tillföra parkeringsplatser i framtiden behövs uppgifter både om *utbudet av bilparkeringsplatser* i området idag samt uppgifter om *nyttjandet* av dagens parkeringsplatser. I nuläget saknas det uppgifter om hur nyttjandet (dvs belägningsgraden) ser ut idag både under vardagar och vid besöksstopp och dessutom är bilden av dagens utbud av parkering inte komplett. Detta skulle behöva utredas vidare. Först därefter går det att bedöma behovet av att tillföra bilparkering vid en eventuell utbyggnad av arenans besökskapacitet.

Utifrån ett antagande om att hälften av alla besökare skulle komma med bil, både idag och i framtiden, skulle det innebära att 1 960 fler personer skulle komma med bil till arenan vid ett maxscenario. Vid ett antagande om 2 personer per bil skulle det innebära 980 parkeringsplatser¹. Som jämförelse motsvarar det 2 nya parkeringshus motsvarande parkeringshuset Arenan eller drygt 2 fotbollsplaner om det ordnas som markparkering.

Översatt till parkeringstal motsvarar antagandet om nästan 50% bilandel och 2 personer per bil 0,25 bilparkeringar/besökare. Det kan jämföras med exempelvis Malmö stadion där tidigare utredningar har indikerat att ett rimligt parkeringstal är 0,05 bilparkeringar/besökare². Om 0,05 användes som bilparkeringstal för arenan i Lund skulle 8 000 besökare motsvara 400 parkeringsplatser – dvs att parkeringstalet redan är tillgodosett genom dagens befintliga utbud.

Teoretiskt parkeringsscenario

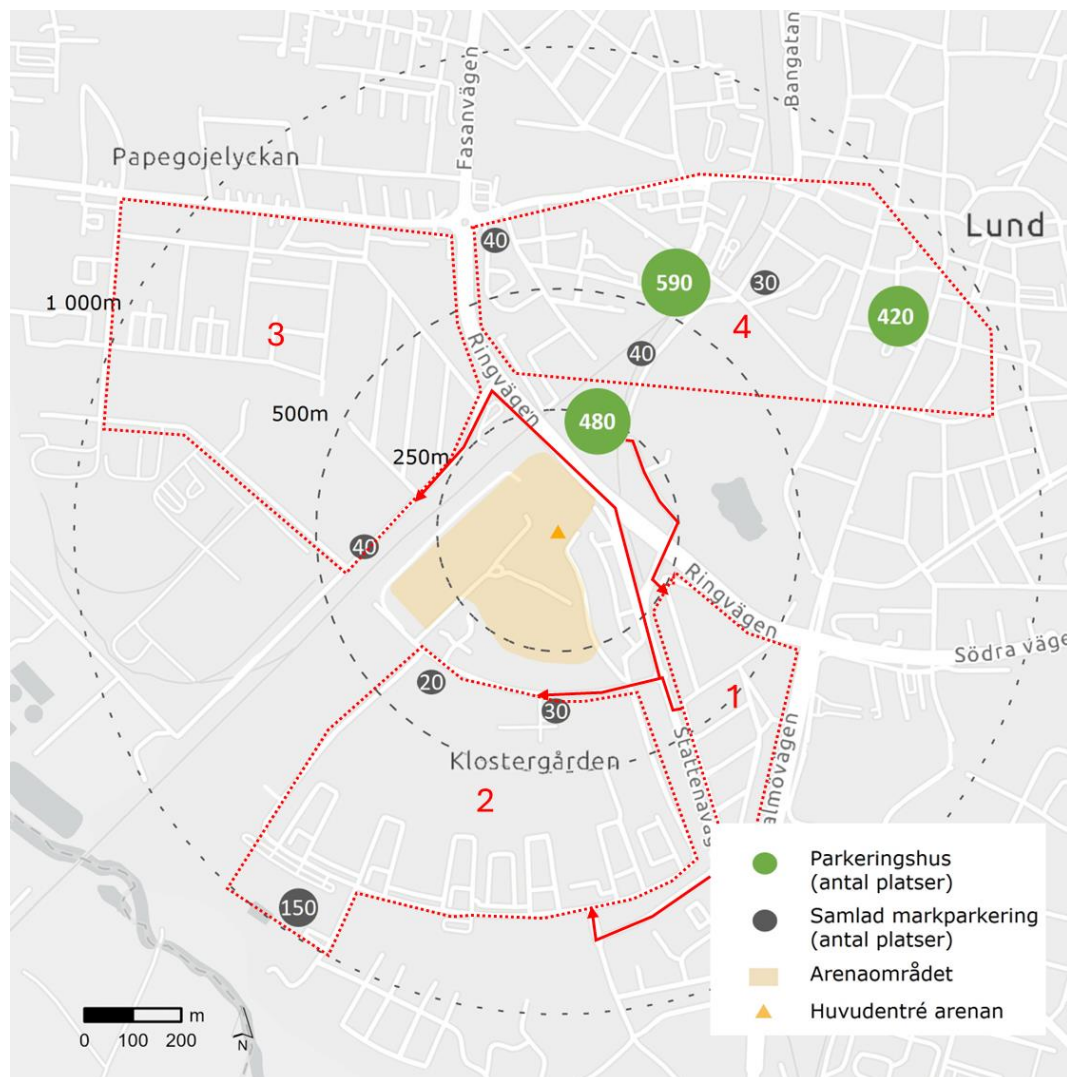
Vid ett maxscenario, som en turnering eller evenemang på arenan, skulle det alltså med ovan antagande anlända 3920 besökare med bil, med 2 personer per bil innebär detta 1960 bilar som behöver parkering i arenans närområde. Det saknas tillräckligt med underlag kring parkeringsutbudet och belägningsgrader i närområdet, men de tillgängliga platser som finns uppskattas i grova drag fyllas ut enligt Figur 16.

I första hand kommer parkeringshuset Arena Park att användas av de besökare som anländer med bil. När parkeringshuset har fyllts upp kommer de besökare som inte har hittat en plats i parkeringshuset i stället börja söka efter annan parkering. I första hand kommer de att söka efter markparkering i område 1 och 2. Vid större

¹ Som genomsnitt brukar 1,2 personer per fordon antas. Vid sportevent brukar dock den siffran vara högre. Antaganden som gjorts här om 2 personer per fordon är dock högst osäker och ett mer anpassat antagande utifrån omvärldsbevakning behöver tas fram i en eventuell parkeringsutredning.

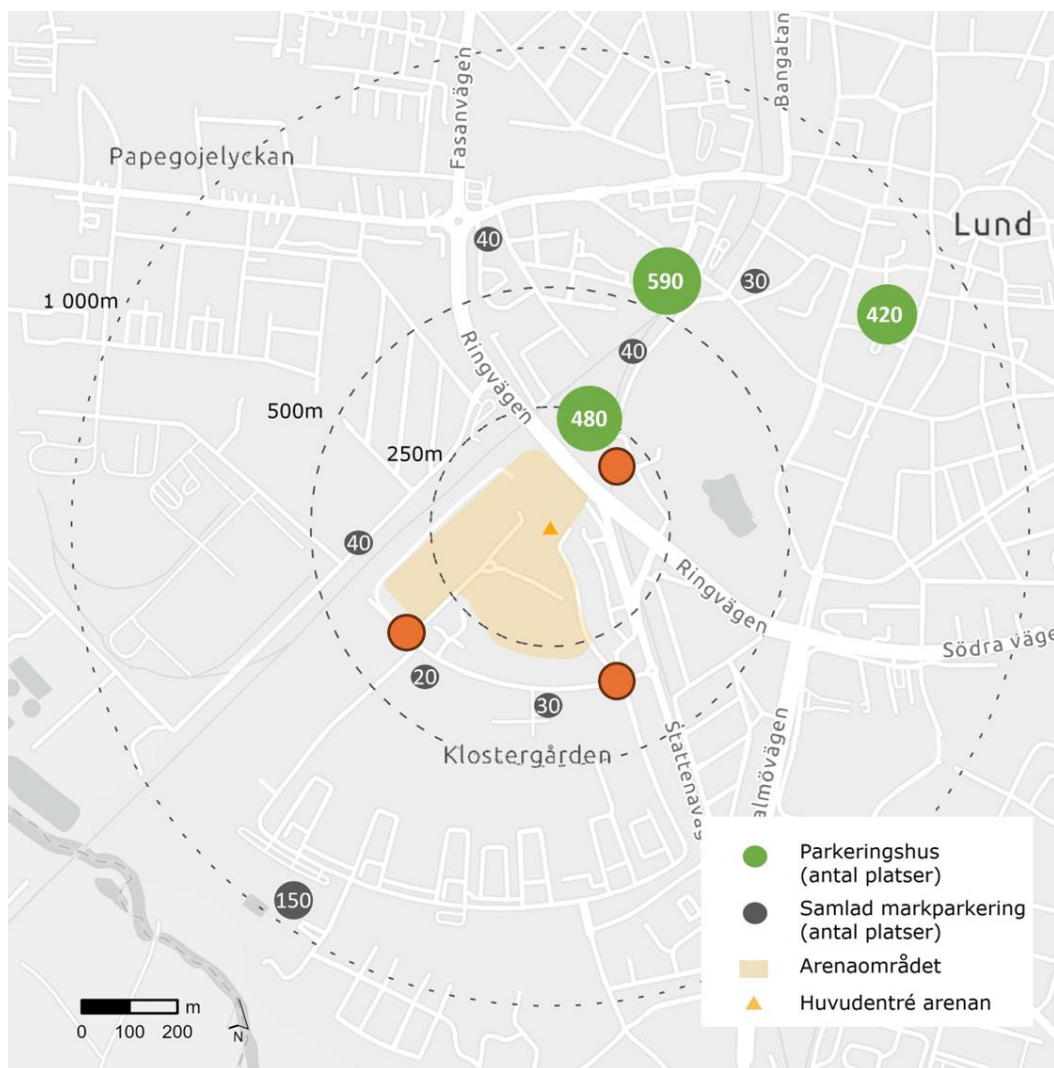
² Det har gjorts flertalet utredningar om hur resvanorna och parkeringsbehovet ser ut för olika typer av arenor. Men eftersom det finns en mycket stor variation mellan olika typer av besöksanläggningar och evenemang finns det ingen vedertagen beräkningsmetodik eller generella parkeringstal för denna typ av anläggningar. De lokala förutsättningarna behöver därför studeras.

evenemang bedöms samtliga parkeringar i dessa områden att fyllas upp. Eftersom järnvägen utgör en så kraftig barriär och det mentala avståndet till arenan blir långt, kommer området väster om järnvägen att fyllas ut först när område 1 och 2 har mättats. Besökare kommer även att börja leta parkering inom område 4 i samma takt som att område 3 fylls ut.



Figur 16. Teoretiskuppfyllnad av parkering i närområdet.

I samband med stora evenemang uppstår det ofta konflikter mellan oskyddade trafikanter och bilister, då alla besökare ska anlända eller lämna samtidigt. De punkter som bedöms som särskilt känsliga i detta område har markerats ut med orange prickar i Figur 17. Dessa bedöms ha stora flöden av både korsande bilister och oskyddade trafikanter.



Figur 17. Konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och bilister.

Målstyrd planering för arbetet med parkering

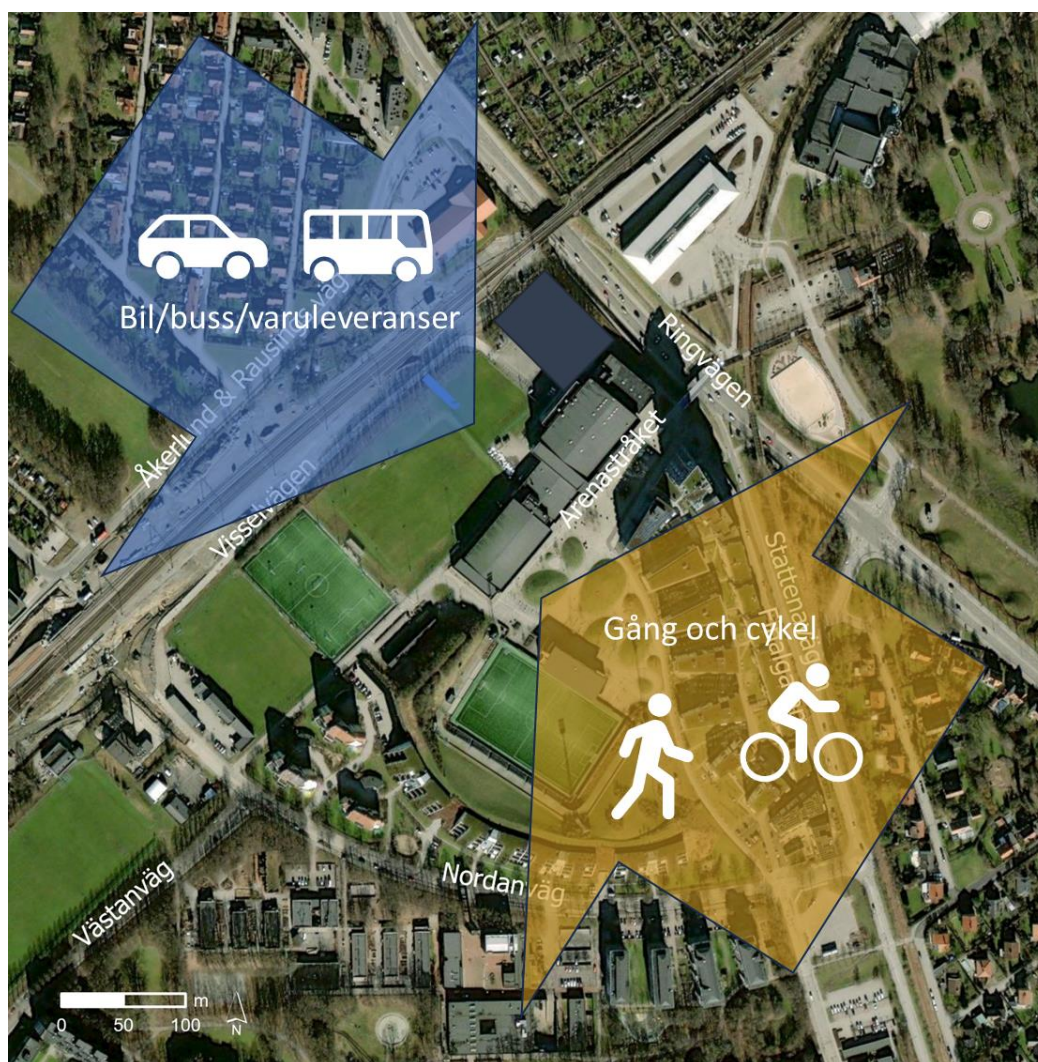
Scenariot som beskrivs i avsnitt 3.2 där omkring hälften av alla besökare vid större event kommer med bil är en väldigt hög bilandel sett till de goda förutsättningar som finns i arenans närområde gällande kollektivtrafik, gång och cykel. Antagandet om en hög andel bil ligger inte i linje med en målstyrd planering och är inte heller förenligt med de planeringsmål för hållbart resande som Lunds kommuns har.

En grundförutsättning för att kunna arbeta strategiskt med bilparkering i enlighet med kommunens planeringsmål är att parkering förstås som en *efterfrågan*, inte som ett fast *behov*. Efterfrågan på parkering är beroende av en rad faktorer som i vissa fall går att påverka – både avseende hur stor efterfrågan blir totalt och var efterfrågan på bilparkering styrs. Att utgå från en hög bilandel hos framtida besökare och sedan också tillföra parkering utifrån dessa antaganden riskerar att försvåra och fördyra utvecklingsprocessen, ta onödig mark i anspråk samt skapa ett överutbud av bilparkering som i slutändan också genererar en hög andel bilresor.

4 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag har tagits fram med syfte att förbättra dagens trafiknät och angoringsmöjligheter vid en utökning av arenan. Fokus på åtgärdsförslagen ligger på området i direkt anslutning till arenan. Främst syftar åtgärdsförslagen till att hantera vardagstrafiken till och från arenan, men även till att klara större evenemang.

Hur arenans utbyggnad med två nya hallar planeras får stor betydelse för hur trafiken ska fungera i det omgivande nätet. En lösning som skulle underlätta för samtliga trafikslag och skapa goda förutsättningar att skapa ett arenaområde med flera hallar är att skapa ytterligare en entré på västra sidan, mot Visselvägen enligt Figur 18. Detta skulle även ge en tydlighet med en övergripande struktur där motorfordonstrafiken angör från väster medan fotgängare och cyklister angör från öster. På så vis separeras trafiklagen i större utsträckning. Samt att vid större evenemang används båda entréerna och på så sätt fördelas besökarna på flera stråk och minska belastningen på enskilda platser.



Figur 18. Övergripande koncept med ny entré på västra sidan.

Den nya entrén på västra sidan av Arenan skapar nya förutsättningar för respektive trafikslag, vilket redovisas under respektive kapitel.

4.1 Gång och cykel

Lund har ett välutbyggt och fungerande nät för gång och cykel som går att bygga vidare på. Det finns möjlighet att genomföra åtgärder på kort sikt som kan stärka det befintliga nätet, exempelvis i form av skyltning och vägvisning, trafiksäkerhetsåtgärder för minskad risk för konflikter mellan trafikslagen samt trygghetsåtgärder. Förslag på större och mer omfattande åtgärder för att överbrygga barriärer och skapa nya strukturer i området inkluderar planskildheter under/över järnväg och över bilvägar. Vidare föreslås även åtgärder för att stärka områdets identitet kopplat till idrott, samt utbyggnad av hyrcykelsystemet Lundahoj.

På kort sikt föreslås följande åtgärder som kan förbättra redan befintliga stråk:

Tydligare vägvisning för gående och cyklister

För att öka orienterbarheten föreslås en utökad vägvisning för gående och cyklister från Klostergårdens station samt från parkeringshuset Arena Park till arenan. Även från Lund central hade vägvisning gjort att tågresenärer enklare kan promenera från centralstationen till området genom stadsparken. Fördelen med ökad vägvisning är att det skapar en tydlighet och underlättar tillgängligheten för gående och cyklister som ska ta sig till arenan. En tydlig vägvisning bidrar även till att det blir mer attraktivt att ta sig fram till fots eller med cykel eftersom det upplevs enkelt att hitta.

Förtydliga orientering med en förstärkt identitet för utpekade stråk till arenan

En förtydligad orientering och en förstärkt identitet för utpekade stråk till arenan föreslås för att orienterbarheten i området ska förbättras. Genom att skapa en unik och igenkännbar identitet för det utpekade stråket kan det bli mer tilltalande och inbjudande för användarna, vilket i slutändan kan leda till att fler personer väljer att gå eller cykla. Det bidrar även till att ytor för gående och cyklister både synliggörs och prioriteras i större utsträckning.

En tydlig identitet med exempelvis specifika färger, skyltar eller konstverk kan göra det lättare för människor att hitta och navigera längs stråket. Idag har vissa delar av stråket lekfulla element med olika redskap för spontanidrott. Denna karaktär hade kunnat förstärkas inom arenaområdet, men även förtydligas på stråk som leder till området. Exempelvis längs utpekade stråk som leder fram till arenan. Nedan redovisas ett förslag till utpekade stråk som kan förstärkas med identitet samt förslag till platser för vistelseytor med möblering.



Figur 19. Förslag till stråk som kan förstärkas med identitet samt förslag till platser för vistelsezoner med möblering vid ett antal platser.

Exempel på utformningsändringar som hade kunnat göras är färgad beläggning, belysningsstolpar eller möblering längs stråken. Stråken kan även kompletteras med möblering som uppmuntrar till lek och idrott. Exempel på redan befintliga element som kan förstärkas visas i Figur 20 nedan.



Figur 20. Exempel på möblering inom området. Foto: AFRY.

Nedan i Figur 21 visas även på exempel från Skolgatan i Knislinge och Superkilen i Köpenhamn, där de arbetat med annan beläggning och markering på marken för att förstärka stråket. De har även förstärkt stråket med möblering för att inbjuda till ökad vistelse.



Figur 21. Exempel på hur ett utpekad stråk kan utformas. Foto: Edge och AFRY.

I Region Skånes visuella koncept för supercykelstråken visar de även på hur en enhetlig möblering i en färg kan stärka identiteten längs ett stråk, se Figur 22. Belysningsstolpar, cykelställ, pollare och andra redan befintliga inslag i gaturummet kan skapa en enhetlighet och bibehålla stråkets identitet mellan platser och vistelsezoner.



Figur 22. Exempel åtgärder i form av sittbänk, blomsterarrangemang och belysning som kan bidra till att skapa en ökad identitet och igenkänning i stråket. Källa: Region Skåne.

Öka prioriteten för cyklister genom att infartsgatan görs om till cykelgata

Infartsgatan till området från Nordanväg bör prioriteras för cyklister för att göra stråket tydligare. Därför föreslås att gatan byggs om till en cykelgata som kan användas av bussar och bilar med tillstånd att köra in på området. Det kommer inte gå att helt stänga av den för biltrafik då det finns behov av att kunna nå fram med både bil och buss till fotbollsstadion och arenan. Däremot kan gatan bli mindre tillgänglig för övrig biltrafik genom att exempelvis sätta upp pollare vid Nordanväg.

En cykelgata kan bidra till en mer trivsamt och attraktiv stadsmiljö, där människor känner sig trygga att cykla och promenera. Då utformningen prioriterar cyklister krävs det att bilister anpassar sin hastighet och lämnar företräde till cyklister. Detta skapar en säkrare trafikmiljö som även bidrar till att lyfta cykelns status.

Säkra passager för gång och cykel

Vid samtliga entréer till området föreslås att det anläggs hastighetssäkrade passager för både gående och cyklister över bilvägar i stråk till arenan. Detta kommer medföra ökad trafiksäkerhet samt bidra till en tydligare utformning och prioritering av gående och cyklister, vilket gör trafiksituationen på platsen mindre komplex. Säkra passager gör det även enklare för alla, inklusive barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar, att röra sig fritt och tryggt i staden.

Ökad tydlighet är speciellt viktigt vid korsningspunkterna Nordanväg/Västanväg och Nordanväg/Finalgatan/Östanväg där det idag upplevs som att cyklister inte väljer en plats att korsa, utan att de använder hela korsningsytan. En tydlig och utpekad passage gör att riskerna för konflikter mellan olika trafikantgrupper minskar.

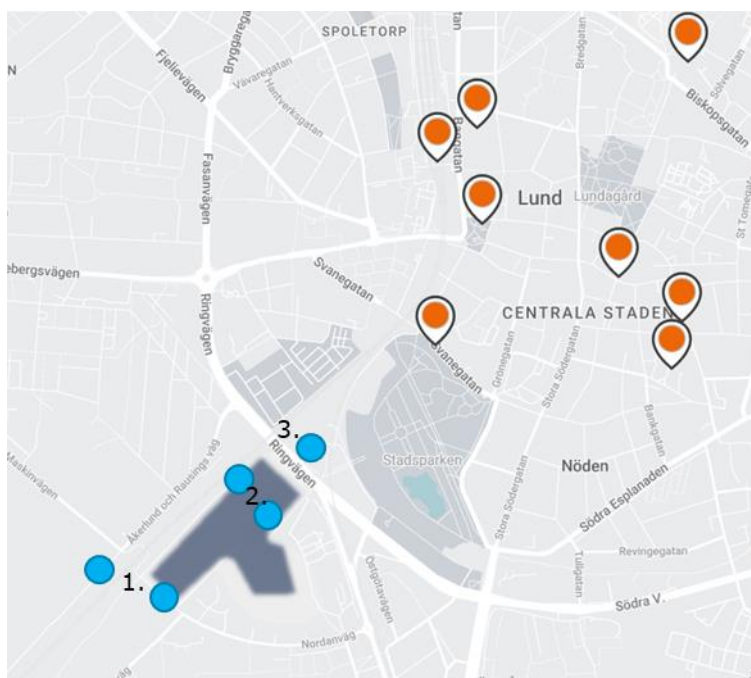
Ökad tillgänglighet med hyrcykelsystemet Lundahoj

Genom att bygga ut hyrcykelsystemet Lundahoj som redan är etablerat och komplettera med ytterligare stationer i västra Lund med stationer runt arenaområdet kan tillgängligheten ökas. Ett utökat hyrcykelsystem gör det enklare för fler människor att använda cykel som transportmedel, speciellt de personer som kommer med tåg och vill cykla sista biten gynnas av denna åtgärd.

Det finns även möjlighet att på sikt utöka systemet även på västra sidan av järnvägen i samband med att det etableras nya verksamheter och att området förändras.

Förslag på platser för nya stationer i arenaområdet:

- Vid Klostergårdens station, antingen på västra eller östra sidan. Om den anläggs på östra sidan medför det även att tillgängligheten till bollplanerna blir bättre.
- Vid arenans entré, på västra eller östra sidan. Detta skulle medföra att arenan får god tillgänglighet med Lundahoj och vid större event finns det möjlighet att ställa hyrcykeln nära entrén. Vid placering på den östra sidan ges även bättre tillgänglighet till fotbollsstadion.
- Vid stadsparkens sydvästra sida i anslutning till Blå bron. Detta medför god tillgänglighet både till arenaområdet och stadsparken.



Figur 23. Förslag på nya stationer för hyrcykelsystemet (markerat med blått). Befintliga stationer är markerade i orange.

På lång sikt då behovet av ökad tillgänglighet med gång och cykel blir allt viktigare med ett ökat antal besökare till området föreslås följande åtgärder:

Minska barriäreffekten med nya gång- och cykelstråk

Sett till ett större perspektiv och på längre sikt föreslås ett antal nya kopplingar av gång- och cykelstråk som ska försörja området bättre. De föreslagna åtgärderna innefattar två typer av gång- och cykelstråk. Planerade gång-och cykelvägar i det övergripande cykelnätet som redovisas i kommunens översiktsplan (gula linjer). Syftet med dessa är att öka framkomligheten och skapa genare cykelstråk för fler cyklister. Kompletterande gång- och cykelstråk (röda linjer) med syfte att skapa bättre tillgänglighet till området och minska effekten av de barriärer som finns runt området idag. Tre nya (röda) stråk föreslås och beskrivs nedan samt är markerade i Figur 22.



Figur 24. Förslag på framtida stråk för gång och cykel. Röda linjer symboliserar kompletterande stråk. Blåa stråk symboliserar planerade stråk i det övergripande cykelnätet i kommunens översiktsplan.

- **Nord-sydligt stråk längs järnvägen**

Genom att anlägga en ny bro över järnvägen kan ett nord-sydligt stråk med gen dragning anläggas längs med järnvägen. Detta skulle medföra att cyklister separeras i stor utsträckning från biltrafiken samt att det ger ökad tillgänglighet för cyklister med en ny koppling via en bro från norr. Vid större evenemang ger det möjlighet att fördela gående och cyklister bättre till området. Utförande och placering för bron över Ringvägen behöver utredas vidare och anpassas till en eventuell utbyggnad till fyra spår.

- **Nordvästligt stråk över järnvägen**

För att minska järnvägens barriäreffekt föreslås en ny passage för gående och cyklister, antingen via en bro eller tunnel. Val av lösning kan komma att påverkas huruvida det endast kommer utgöra en koppling för gång och cykel eller om det även ska kombineras med bil och kollektivtrafik. Oavsett vilken lösning bedöms denna åtgärd på grund av järnvägen vara så pass kostsam och föregås av en så lång och svår genomförbar process, att den i praktiken inte är möjlig. Andra alternativ bör studeras i första hand.

Genom att överbrygga barriären öka tillgängligheten från de västra delarna av Lund och det skapas en tydlig och enkel koppling till befintligt cykelnät. Förslag på placering är i anslutning till den föreslagna nya entrén.

- **Sydöstligt stråk längs Ringvägen**

I samband med anläggandet av cykelstråk längs den gamla järnvägen i riktning mot Tetra Pak kan en anslutande bro mellan detta stråk och arenaområdet anläggas över Stattenavägen. Vidare kan stråket även ansluta till befintlig gång- och cykelbana längs Ringvägen österut. Denna åtgärd skulle medföra ökad tillgänglighet för besökare som kommer gående eller med cykel från östra delarna av Lund. Utförande och placering behöver utredas vidare i senare skede.

Behov av ytterligare cykelparkering

Vid utbyggnad av arenan kommer behovet av cykelparkering att öka utifrån att arenan kan ta emot fler besökare vid ett evenemang eller att flertalet evenemang pågår samtidigt. Då det inte gjorts någon beläggningsutredning inom denna utredning för befintlig cykelparkering går det inte att bedöma i vilken storlek ytterligare cykelparkering behövs utan detta får utredas separat i en parkeringsutredning.

Det finns flera fördelar med att utöka antalet cykelparkeringar i området. Genom att erbjuda säkra och väl belysta cykelparkeringar minskar risken för cykelstölder och skadegörelse. Fler cykelparkeringar gör det enklare för cyklister att hitta en plats att parkera sin cykel, vilket uppmuntrar fler att använda cykeln som transportmedel.

4.2 Kollektivtrafik

Att skapa goda förutsättningar att resa med kollektivtrafiken till området och arenan är en förutsättning för att öka det hållbara resandet till området. Det är av betydande vikt att det finns tillgänglig kollektivtrafik inom gångavstånd från målpunkterna i området. Det krävs även att det är både tryggt och trafiksäkert för resenärerna att ta sig mellan hållplats och slutdestinationen för resan, samt att "hela resan" från dörr till dörr fungerar smidigt i vardagen. Det finns en större acceptans för ett längre gångavstånd för sällanresenärer som tar sig till ett evenemang.

Åtgärdsförslag har tagits fram kopplat till både stadsbuss och regionbuss, men även för resenärer som kommer med tåg till Klostergårdens station.

4.2.1 Stadsbuss

För att skapa bättre tillgänglighet till arenan med kollektivtrafik föreslås olika alternativ till kollektivtrafikåtgärder. Åtgärderna gynnar såväl resenärer inom staden som långväga resenärer från andra orter. Föreslagna alternativ är inte utvärderade utifrån vilka restidsförluster nuvarande resenärer skulle få, vilket innebär att åtgärderna i nästa steg behöver utvärderas sett till den totala samhällsekonomiska nyttan för åtgärden.

På kort sikt föreslås åtgärder som kan genomföras utan större ombyggnationer i infrastrukturen:

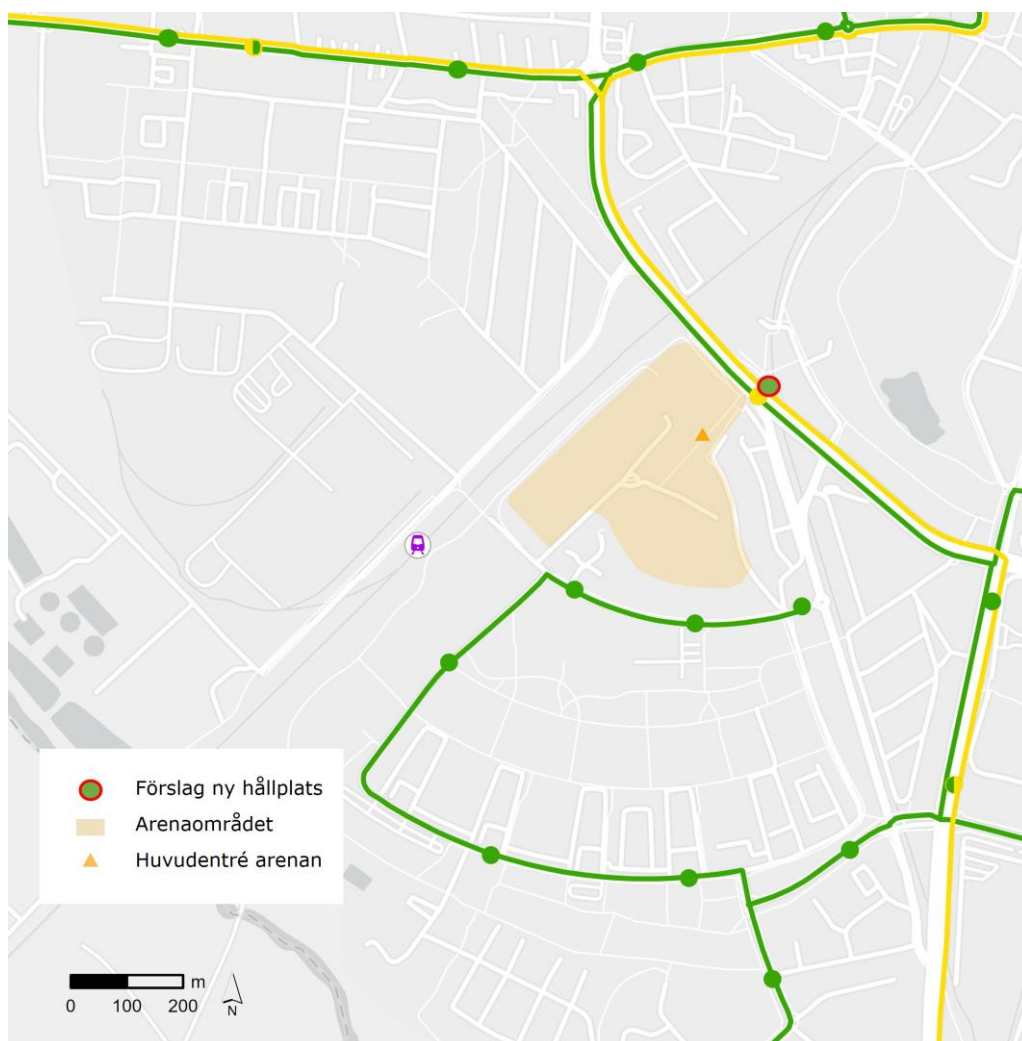
Namnbyte av hållplats Nordanväg till Klostergårdens station

Hållplats Nordanväg som idag ligger på östra sidan av Klostergårdens station bör byta namn till Klostergårdens station. Hållplatsen bör även byggas om i samband med att det skapas en hämtning/lämningszon, "Kiss and ride", för området. Detta för att ge

hållplatsen bättre anknötning till stationen och öka förståelse och tydligheten före resenärerna.

Ny hållplats för stadsbussen i området

Linje 3 eller linje 6 vars linjedragning idag går längs Ringvägen föreslås få ytterligare ett stopp vid den befintliga hållplatsen arenan på Ringvägen, se Figur 25. Hållplatsen trafikeras idag endast av regionbussar. Detta medför att tillgängligheten med stadsbuss ökar då hållplatsen ligger närmare än 400 meter från arenans entré. Däremot är fortfarande hållplatsläget dåligt placerat utifrån tillgänglighetsanpassning då det är stora nivåskillnader mellan hållplatsen och arenan. De extra stoppen medför även att besökare som kommer med tåg till Lund C kan byta från tåg till stadsbusslinje 3 eller 6 och korta sin gångväg avsevärt.



Figur 25. Befintliga stadsbusslinjer längs Ringvägen stannar på hållplats arenan.

Stadsbusstrafikering på Klostergårdens station

För ökad tillgänglighet med stadsbuss från de västra delarna av staden föreslås att en busslinje från västra delarna av Lund kompletteras med stopp vid Klostergårdens station. Angöringen bör vara på stationens västra sidan. Nackdel är att avståndet från stationen till arenans entré är fortsatt för långt. Åtgärden utgör däremot ett bra komplement för ökad tillgänglighet till bollplanerna.

Förlängning av busslinje 7 – alternativ 1

För ökad tillgänglighet med stadsbuss föreslås ett alternativ där linje 7 förlängs längs Stattenavägen vidare till Stadsparksgatan för att vända vid parkeringshuset Arena Park, se Figur 24. Detta hade kunnat möjliggöra två nya hållplatslägen vid parkeringshuset Arena Park och längs Östra Stattenavägen, båda inom 400 meter från arenans befintliga entré. Hållplatsen längs Östra Stattenavägen hade kunnat utformas på liknande sätt som hållplats arenan på Nordanväg. Åtgärden kräver att bussen vänder i vändplatsen vid parkeringshuset Arena Park.



Figur 26. Förlängning av linje 7 med ändhållplats vid parkeringshuset Arena Park, alternativ 1.

Förlängning av busslinje 7 – alternativ 2

För ökad tillgänglighet med stadsbuss föreslås ett alternativ där linje 7 får ytterligare en hållplats på västra sidan vid arenans nya entré. Förslag till ny linjedragning går via Visselvägen där bussen sedan vänder i en vändplats för att fortsätta sin nuvarande väg. För att detta ska kunna genomföras behöver svängradier och bredd på Visselvägen ses över samt att det behöver anläggas en vändplats med hållplatsläge vid den nya entrén.



Figur 27. Linje 7 får nytt hållplatsläge vid arenans nya västra entré, alternativ 2.

På längre sikt kan det behövas göra större åtgärder för att öka tillgängligheten med kollektivtrafik där barriäreffekten av järnvägen behöver överbryggas med antingen gång- och cykelbro eller en planskildhet tunnel för kollektivtrafiken i form av en bussgata under järnvägen. Föreslås följande alternativ av åtgärder bedöms vara aktuella att studera vidare om större infrastrukturåtgärder genomförs:

Ny linjedragning av busslinje 2

För ökad tillgänglighet med stadsbuss föreslås ett alternativ med ny linjedragning för linje 2, alternativt en ny busslinje som försörjer Rådmansvången med nya hållplatslägen på Klostergårdens station samt längs Åkerlund och Rausings väg vid Lidl. Åtgärden behöver kompletteras med en gångbro för att koppla ihop arenans entré med hållplatsen. En ny passage över eller under järnvägen är en förutsättning för att avstånd mellan hållplats och ny entré ska understiga 400 meter. Denna åtgärd möjliggör även att tågresenärer kan ersätta sin promenad och istället ta bussen mellan Klostergårdens station och den nya hållplatsen vid Lidl. Linjen kan även försörja planerad ny bebyggelse i Källby. Två alternativa sträckningar föreslås, vilka kan anpassas beroende på hur utbyggnaden av Källbyområdet genomförs, se Figur 28.



Figur 28. Ny stadsbusslinje inom Rådmansvången.

Förlängning av busslinje 7 – alternativ 3

För ökad tillgänglighet med stadsbuss föreslås ett alternativ med ny linjedragning för linje 7 genom befintlig tunnel i södra delen för att fortsätta längs västra sidan av järnvägen, se Figur 27. Detta ger nytt hållplatsläge vid Klostergårdens station och eventuell ny hållplats vid Lidl. För att öka tillgängligheten till arenan krävs även i detta fall en gångbro över järnvägen för att möjliggöra kortare gångväg än 400 meter till entré. I detta alternativ blir däremot tillgängligheten sämre till bollplanerna och för stadsdelen Klostergården då flera hållplatser utgår.



Figur 29. Ny linjedragning för linje 7 på västra sidan av järnvägen, alternativ 3.

Förlängning av busslinje 7 – alternativ 4

För ökad tillgänglighet med stadsbuss föreslås ett alternativ där linje 7 förlängs längsmed Visselvägen och under järnvägen via en tunnel. Detta möjliggör för nytt hållplatsläge i direkt anslutning till den nya västra entrén. Med fortsatt linjedragning till Klostergårdens station möjliggörs även bättre tillgänglighet för tågresenärer som då kan välja att ta stadsbuss sista delen av sin resväg i stället för att gå. Linjedragningen kan även skapa ökad tillgänglighet för framtida utbyggnad av Källby. Alternativ sträckning för linjen innan utbyggnaden av Källbyområdet är genomförd. Anläggande av tunnel kan genomföras i samband med utbyggnad av järnvägen till fyra spår.



Figur 30. Ny linjedragning för linje 7 med ny tunnel för samtliga trafikslag under järnvägen i områdets västra del, alternativ 4.

4.2.2 Regionbuss

För att förbättra tillgängligheten för resenärer som kommer med regionbuss till hållplats arenan på Ringvägen krävs åtgärder i form av ombyggnation av befintlig ramp som leder upp till arenan. För ökad tillgänglighet föreslås en ombyggnation av befintlig ramp för att möjliggöra vilplan, enligt de krav som finns för att rampen ska vara av god standard för personer med nedsatt rörelseförmåga. En ramp bör ha minst 2 meter långa vilplan som möjliggör att vända en rullstol och en höjdskillnad på högst 0,5 meter mellan vilplanen. (Boverket, 2024)

Evenemangsbussar

För att minska belastningen på ordinarie kollektivtrafik finns möjlighet att sätta in evenemangsbussar som ett komplement vid större evenemang. Evenemangsbussarna skulle kunna trafikera befintliga hållplatslägen för kollektivtrafiken. För Lund hade det kunnat vara ett alternativ att införa evenemangsbussar från kringliggande orter i kommunen som inte har direktanslutande busstrafik till arenan. Syftet med åtgärden är att minska behovet av bilresor till större evenemang. Det finns flera fördelar med att ha evenemangsbussar, exempelvis att besökarna slipper bekymra sig om transport och kan enkelt ta sig till och från evenemanget, det bidrar till färre bilar på vägarna och mindre behov av parkeringsplatser vid evenemanget. Vem som bör ansvara för åtgärder som extra insatta bussar på antingen befintliga linjer eller fristående bussar bör diskuteras vidare. Det finns exempel på andra platser där detta görs i samband med matcher, exempelvis i Malmö och Kristianstad. I Kristianstad sätts det ofta in evenemangsbussar från Åhus in till arenan.

4.2.3 Tåg

Tillgängligheten från Klostergårdens station och arenans entré behöver förbättras. Tydligare vägvisning och utformning av stråket till arenan förespråkas, vilket skulle göra det enkelt att orientera sig mellan stationen och arenan. För att förenkla resandet för tågresenärer att ta sig hela vägen fram till arenan föreslås en busshållplats inom 400 meter från arenans entré. På det sättet skapas bättre tillgänglighet med kombinerad resa för besökare som kommer med tåg. Alternativ för kompletterande stadsbusslinje är beskrivet under åtgärderna för stadsbuss.

4.3 Biltrafik och parkering

För att undvika kapacitetsbrister i bilnätet och möjliggöra resor med bil till arenan och arenaområdet krävs det att det finns olika alternativ för att fördela trafiken i nätet. För de barn som inte kan ta sig till sina fritidsaktiviteter med gång, cykel och kollektivtrafik finns behov av att skapa goda möjligheter till avlämningsplatser med bil i närheten av de stora målpunkterna där flertalet barn och unga dagligen genomför fritidsaktiviteter. Biltrafiken bör i så stor utsträckning som möjligt hastighetssäkras till 30 km/tim i området och vara väl separerad från gående och cyklister för att skapa säkra möten mellan trafikantgrupperna.

För de som inte har möjlighet att resa kollektivt utan reser med bil till området och har behov av parkering krävs även möjlighet till parkering i närområdet. I samband med att det genomförs större evenemang i arenan kommer behovet av parkering att öka avsevärt. Det finns emellertid en större acceptans för ett längre gångavstånd för sällanresenärer som tar sig till ett evenemang, vilket kan möjliggöra parkering på platser längre från arenan vid dessa tillfällen. Ett alternativ är att arbeta med tillfälliga parkeringsplatser på ytor som inte används till parkering i vanliga fall.

Åtgärdsförslag har tagits fram kopplat till såväl biltrafik som parkering i kapitlet nedan.

4.3.1 Biltrafik

Åtgärder som förbättrar tillgängligheten och ökat trafiksäkerheten för biltrafik innefattar såväl ny entré på västra sidan av Arenan, platser för att hämta och lämna samt potentiella nya anslutningar och planskilda passager över väg och järnväg.

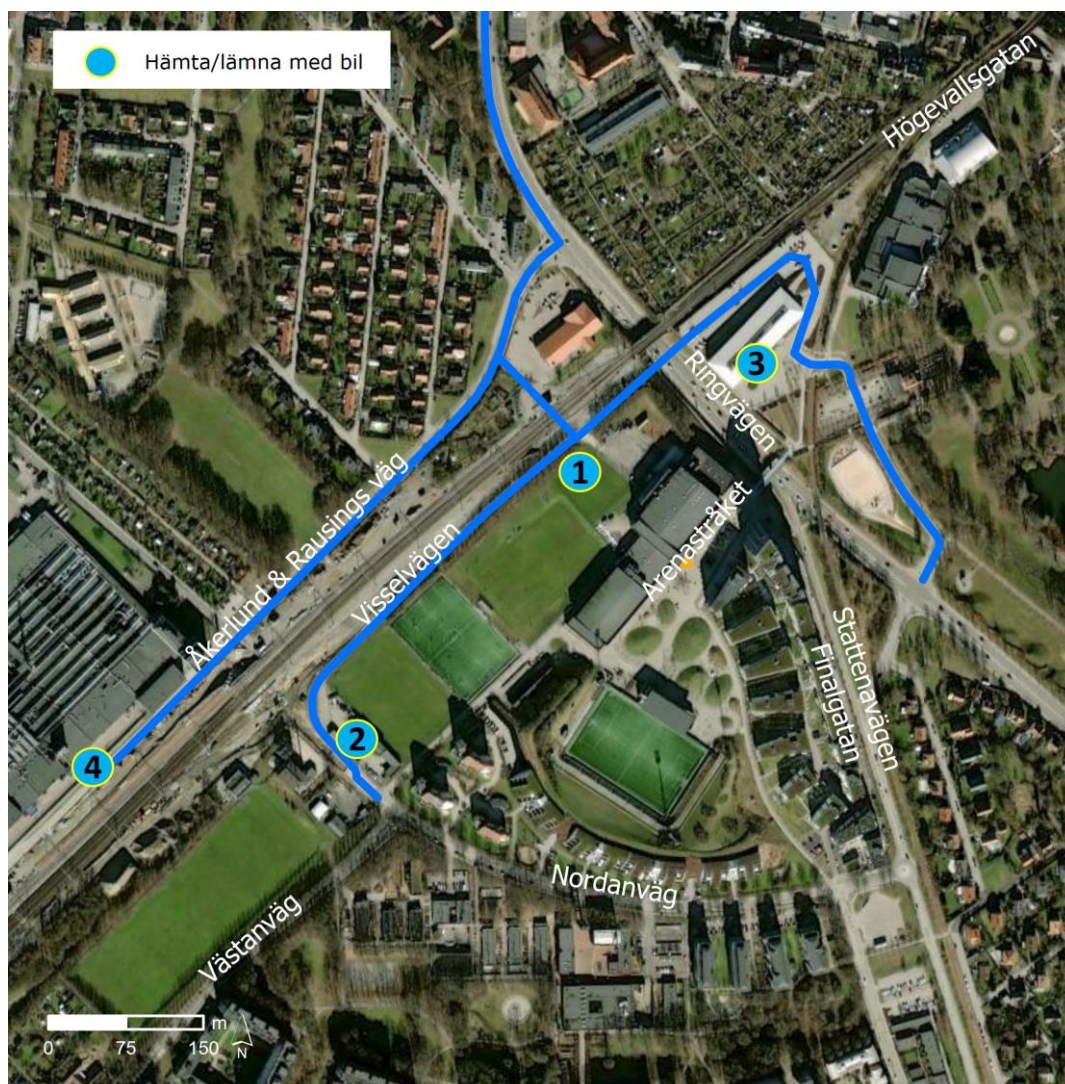
Ny entré på västra sidan av arenan tillsammans med biltrafik längs Visselvägen

För att förbättra tillgängligheten med bil föreslås att den nya entrén på västra sidan av arenan används för lämning/hämtning med bil via Visselvägen. Visselvägen kommer troligtvis behöva en breddning då den föreslås trafikeras av både biltrafik, busstrafik och leveransfordon. Det krävs även en separerad gång- och cykelväg längs sträckan så att gående och cyklister kan ta sig fram till entrén på ett säkert sätt utan att behöva blandas med motorfordonstrafiken. Det krävs även att trafiksituationen i korsning Visselvägen/Nordanväg/Västanväg, som är en utpekad konfliktpunkt, ordnas upp för att minska risken för olyckor och konflikter mellan olika trafikantgrupper. Det finns en risk att den ökade genomfartstrafiken av motorfordon ger upphov till fler konflikter. Införande av åtgärder för hastighetssäkring till 30 km/tim tillsammans med tydliga passager för gående och cyklister är av betydande vikt.

Om arenan ska byggas ut är det en viktig förutsättning att öppna upp Visselvägen för biltrafik. Det skulle avlasta Finalgatan som är en enskild väg som idag drabbas av problem med höga trafikflöden både under vardagar samt vid större evenemang.

Zoner för att hämta- och lämna med bil

För att ge goda möjligheter för hämtning och lämning med bil till området föreslås följande alternativ på platser, se Figur 31. Genom att ha dedikerade zoner för hämta/lämna minskar risken för trafikolyckor eftersom det skapas tydliga platser där de olika trafikantgrupperna möts.

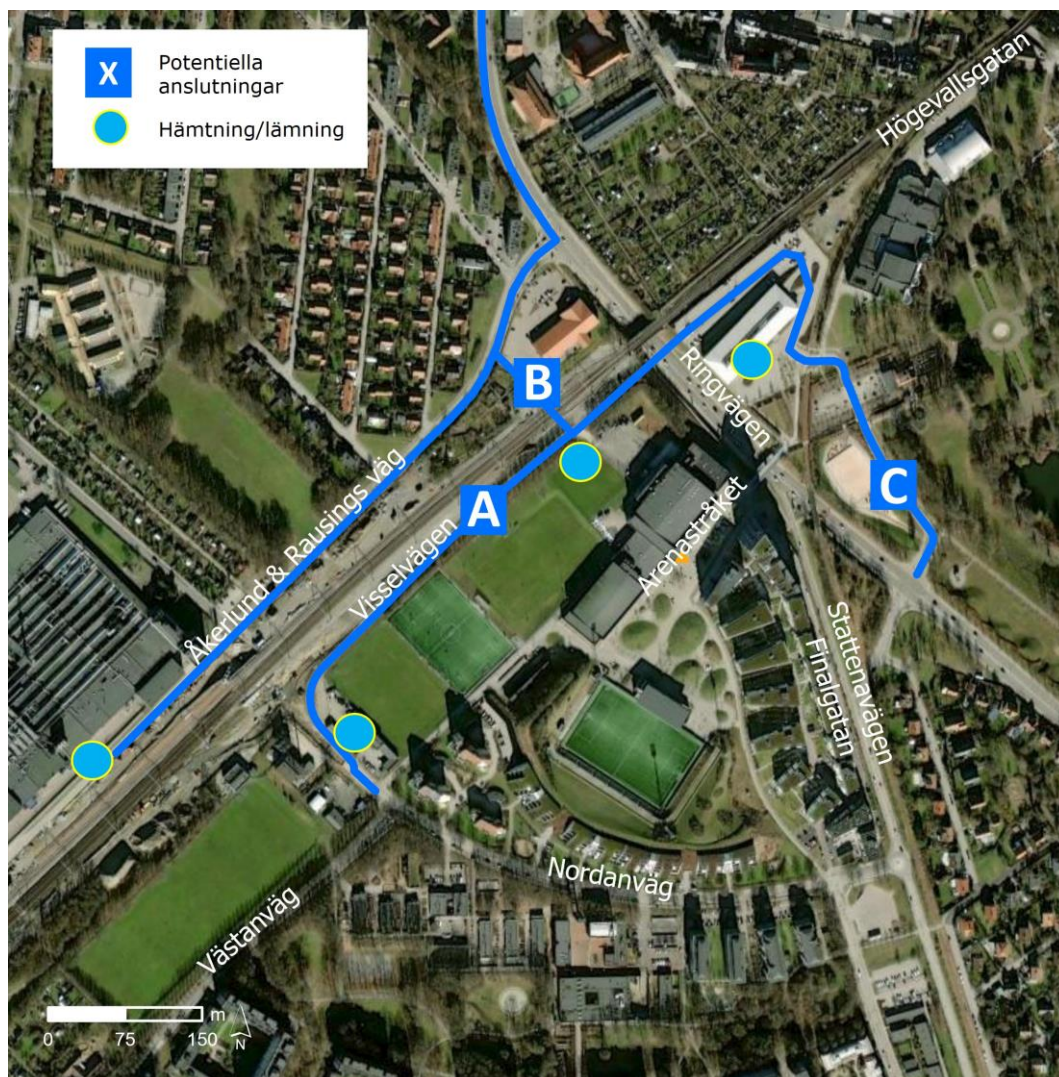


Figur 31. Förslag på placering av hämtning/lämningszoner inom området.

1. Vid ny nordlig entré anläggs en hämtning/lämningszon. Detta medför en zon i direkt anslutning till arenans entré, vilket skapar god tillgänglighet.
2. I anslutning till Nordanväg vid Klostergårdens station där det idag är servicebyggnader anläggs en hämtning/lämningszon. Denna hade kunnat samnyttjas av resenärer till tågstationen samt besökare till arenaområdet och besökare till bollplanerna på respektive sida av Västerväg.
3. Vid dagens plats för uppställning av bussar på norra sidan av Ringvägen anläggs det en hämtning/lämningszon, vilket ger tillgänglighet till arenan via Blå bron.
4. Vid västra sidan av Klostergårdens station anläggs en hämtning/lämningszon. I första hand en "Kiss and ride"-zon för tågresenärer, men som även kan användas av besökare till arenaområdet. Med dess placering på västra sidan av järnvägen möjliggörs fördelning av biltrafiken på fler gator, vilket minskar belastningen i systemet.

Nya väganslutningar med koppling till arenaområdet

För att skapa goda anslutningsmöjligheter för bil till området, fördela biltrafiken i nätet, samt möjliggöra angöring av en ny entré på arenans västra sida föreslås tre alternativa lösningar som behöver utredas vidare, se Figur 32.



Figur 32. Alternativ på nya anslutningar till arenas västra entré.

A. Anslutning via Visselvägen

Ett anslutningsalternativ via Visselvägen innebär inga större infrastrukturåtgärder, vilket gör att alternativet kan genomföras på kort sikt. Detta alternativ möjliggör att samtlig biltrafik, samt även eventuell busstrafik, kan ta sig in via Nordanväg och Klostergårdens stations angöringspunkt på östra sidan.

Vidare utredning av alternativet föreslås i form av en kapacitetsutredning för att undersöka maxkapaciteten för vägen när samtlig trafik ska använda samma väg och vända i vändzonen.

B. Ny anslutning via tunnel under järnvägen mellan Visselvägen och Åkerlund och Rausings väg

En ny anslutning via tunnel under järnvägen mellan Visselvägen och Åkerlund och Rausings väg skapar nya möjligheter för biltrafiken att fördela sig i systemet. Denna lösning avlastar Visselvägen, Nordanväg samt Västanväg från biltrafik. Denna åtgärd bedöms dock på grund av järnvägen vara så pass kostsam och föregås av en så lång och svår genomförbar process, att den i praktiken inte är möjlig. Andra alternativ bör studeras i första hand.

Anslutningen skulle dock medföra att biltrafiken enklare fördelar sig både norrut och söderut från området genom dubbla anslutningar. Möjligheten att anlägga en tunnel behöver undersökas närmare utifrån utrymmeskrav samt påverkan på kringliggande infrastruktur. Denna typ av åtgärd hade kunnat samplaneras med utbyggnad av järnvägen till fler spår.

C. Ny anslutning via en bro över Ringvägen

En ny anslutning via en bro över Ringvägen till/från norra sidan där det idag är parkeringsplatser överbygger järnvägen som barriär. Anslutningen möjliggör dubbla anslutningar till arenans västra entré och fördelar biltrafiken på fler vägar i systemet.

Nackdelen med denna lösning är att både trafik som ska till arenans entré och till parkeringsgaraget Arena Park behöver köra via Stadsparksvägen. För att möjliggöra denna lösning via Stadsparksvägen krävs troligtvis breddning och ny utformning av vägen med avseende på ökade flöden av biltrafik. Detta försämrar även tillgängligheten för gående och cyklister som rör sig längs med de nord-sydliga stråken som behöver korsa Stadsparksvägen.

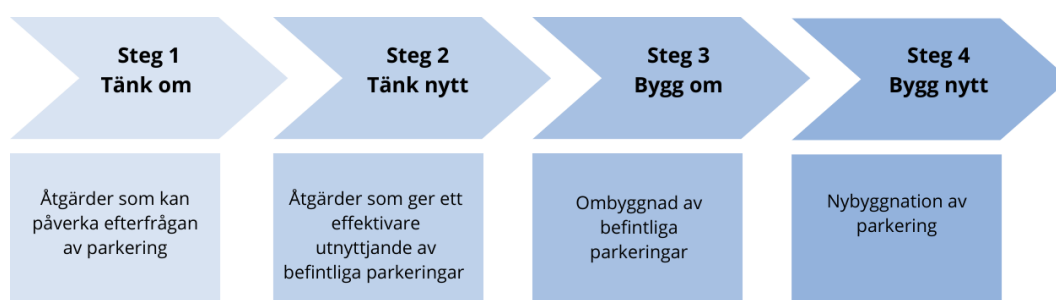
Stäng infartsvägen till klubbstugan

I samband med att ovanstående angöringsmöjligheter skapas för biltrafiken ändras utformning på infartsgatan till klubbstugan för Klostergårdens IP för att försvåra för bilister att välja denna väg. Total avstängning kan dock inte ske på grund av att det behöver finnas viss tillgänglighet till fotbollsstadion.

4.3.2 Parkering bil – vidare utredning behövs

Gällande bilparkering saknas tillräckligt underlag för att kunna analysera brister och eventuellt behov av utbyggnad av fler parkeringsplatser kopplat till framtida scenarier. Därför rekommenderas att kommunen tar fram en fördjupad parkeringsutredning som ger en tydligare bild av dagens utbud och beläggning, resvanor till arenan idag och som också tar hänsyn till andra utbyggnadsplaner i närområdet och möjligheter för samnyttjande.

Som alternativ till en prognosstyrd planering avseende parkering rekommenderas att kommunen arbetar efter fyrstegsprincipen. I Figur 33 ges en översikt av fyrstegsprincipen där tanken är att steg 4, *nybyggnation av parkering*, endast ska genomföras som en sista utväg ifall åtgärder i steg 1 och 2 (samt i vissa fall steg 3) inte bedöms vara tillräckliga.



Figur 33. Fyrstegsprincipen anpassad efter bilparkering.

De främsta styrmedlen för att styra efterfrågan vid specifika målpunkter likt arenan är att arbeta med reglering, prissättning och utbud. I fallet med arenan finns också flera specifika frågor som behöver beaktas. Exempelvis är det relevant att ta ställning till huruvida parkeringskapaciteten i närområdet ska dimensioneras efter enstaka event eller om det snarare är efterfrågan på parkering under en vanlig vecka som ska tillgodoses. Vid avvikande besöksstoppar kopplat till större event (exempelvis Melodifestivalen) kan i stället längre gångavstånd behöva accepteras och särskilda åtgärder krävas för att skapa en balanserad parkeringssituation. Exempel på åtgärder vid besöksstoppar kan vara "shuttle-bussar" till och från andra parkeringsytor i staden, att ordna/nyttja tillfälliga parkeringsytor samt att arbeta för samåkning och ökad andel kollektivtrafikresor.

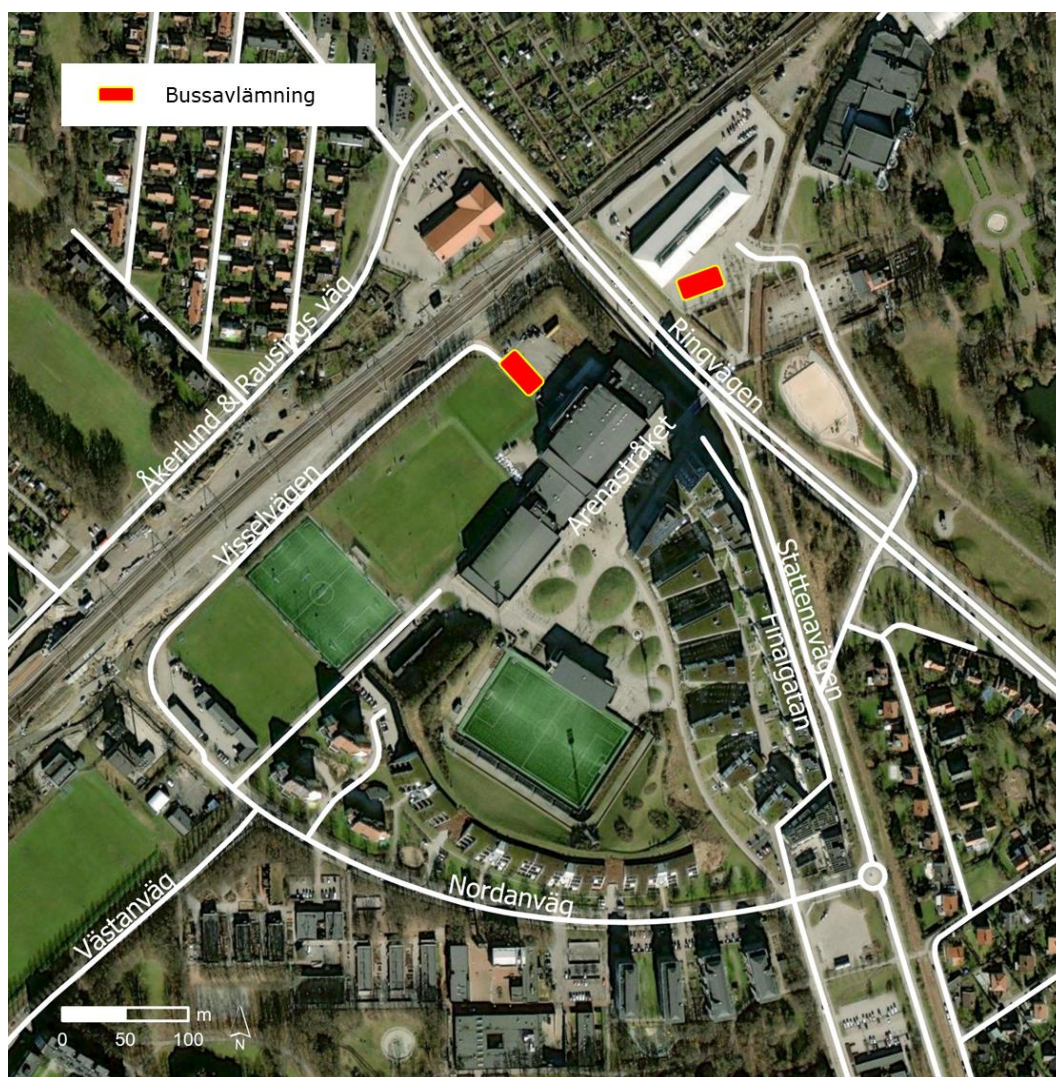
Huruvida fler bilparkeringsplatser bör tillföras för att möta arenans framtida scenarier är beroende av hur målstyrt kommunen arbetar. I första hand rekommenderas steg 1, 2 och 3-åtgärder utifrån fyrstegsprincipen. Men om det även efter dessa steg fortsatt bedöms finnas ett behov av att bygga nya bilparkeringsanläggningar i närområdet rekommenderas att andra lösningar än parkeringsgarage studeras. Även om parkeringsgarage kan vara effektiva ur synpunkten med markutnyttjande är de svåra att försvara ur såväl ett ekonomiskt perspektiv som ur ett klimatperspektiv. Dessa anläggningar medför nämligen mycket stora klimatutsläpp vid byggnation och kan sällan bära sina anläggningskostnader genom intäkterna från parkeringsavgifter.

4.3.3 Angöring med buss och leveranser

Gällande angöring av buss och leveranser har saknats tillräckligt underlag för att kunna göra någon djupare analys. Åtgärdsförslag i form av nya uppställningsplatser för buss föreslås. Leveranser till Arenan föreslås vara oförändrat.

Uppställning buss

Avlämning med buss kan ordnas i anslutning till den nya entrén på arenans västra sida. Uppställning för buss kan även fortsatt anordnas på befintlig plats vid parkeringsgaraget arenan. Genom att ha en avlämningsplats för buss nära entrén ges även möjlighet för att sätt in extra eventbussar för besökare. Se föreslagna placeringar i Figur 34.



Figur 34. Förslag på placering för avlämning av buss samt uppställning.

Leveranser till arenan

Leveranser till arenan får även fortsättningsvis ske via västra sidan av arenan. Med någon av de nya anslutningarna som föreslås för bil kommer dessa även ha positiv påverkan på leveranser.

5 Slutsatser och fortsatt arbete

I samband med att Lunds kommun arbetar med att utveckla arenaområdet bör flertalet åtgärder övervägas för att kunna möta de behov som kommer med en större Arena, både i vardagen och vid större evenemang. Flertalet åtgärder föreslås på kort och lång sikt. Åtgärderna syftar till att förbättra säkerheten, tillgängligheten och effektiviteten i trafiksystemet runt, både för vardagstrafik och vid större evenemang.

I området idag finns ett relativt välutvecklat och effektivt gång- och cykelnät som anslutet till viktiga målpunkter. Dock finns det flera platser där fotgängare och cyklister delar samma utrymme, vilket kan leda till konflikter. För att förbättra säkerheten och tydligheten föreslås åtgärder som bättre skyltning, hastighetssäkrade övergångar och en utbyggnad av hyrcykelsystemet Lundahoj. Vidare rekommenderas tydligare vägvisning och förbättrad utformning av gång- och cykelstråk för att öka orienterbarheten och minska risken för olyckor. På längre sikt kan nya gång- och cykelvägar samt broar över järnvägen och bilvägar minska barriäreffekter och förbättra tillgängligheten för både fotgängare och cyklister.

Området är relativt tillgängligt med kollektivtrafik, men det finns behov av förbättrad skyltning och säkrare övergångar. För att öka tillgängligheten föreslås nya hållplatslägen närmare arenan, ombyggnation av befintliga hållplatser och eventuellt nya busslinjer. På längre sikt kan större infrastrukturåtgärder som gång- och cykelbroar eller tunnlar över järnvägen förbättra tillgängligheten ytterligare.

Biltrafiken till området är väl ansluten via huvudvägnätet, men det finns kritiska platser som inte klarar av mer trafik. För att hantera detta föreslås nya anslutningar och en ny entré på västra sidan av arenan. Detta skulle avlasta befintliga vägar och minska konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter.

Idag finns endast hänvisning till parkering eller avlämning vid parkeringsgarage Arenan som möjlig avlämning med bil. Detta medför att platser i anslutning till områdets olika entréer/infarter används för avlämning/hämtning. Platser som är olämpliga för lämning och hämtning utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Genom att angöra utpekade lämning och hämtningszoner i nära anslutning till målpunkterna ökar säkerheten för samtliga trafikanter då situationen blir mindre komplex. Detta påverkar inte bara trafiksäkerheten utan även tillgängligheten och användarupplevelsen för besökare till arenan.

Följande rekommendationer fokuserar på att förbättra säkerheten, tillgängligheten och effektiviteten i trafiksystemet runt arenaområdet.

Ny entré och anslutningar

Skapa en ny entré på västra sidan av arenan vid Visselvägen. Detta skulle avlasta befintliga vägar och minska konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter. Utred möjligheten att anlägga en tunnel under järnvägen eller en bro över Ringvägen för att förbättra anslutningarna med bil och buss.

Förbättrad kollektivtrafik

Utvärdera möjligheten att skapa nya hållplatslägen närmare arenan och överväg att förlänga befintliga busslinjer eller skapa nya linjer som bättre försörjer området. Viktigt är även att förbättra befintliga hållplatser för att öka tillgängligheten och hastighetssäkra passager i anslutning till hållplatserna.

Nya hämtning- och lämningszoner

För att förbättra situationen rekommenderas att etablera en tydlig och välplacerad hämtning- och lämningszon vid den nya västra entrén på Visselvägen. Denna zon bör vara lättillgänglig och tydligt skyltad för att minimera förvirring och säkerställa smidiga trafikflöden. Dessutom bör det övervägas att anlägga ytterligare zoner vid strategiska platser, såsom vid Klostergårdens station och parkeringsgaraget arenan, för att sprida trafiken och minska belastningen på enskilda punkter.

Säkra passager för gående och cyklister

Anlägg hastighetssäkrade passager för gående och cyklister vid kritiska korsningspunkter, såsom Nordanväg/Västanväg, Nordanväg/Finalgatan/Östanväg och Stadsparksvägen. Detta kommer att öka trafiksäkerheten och tydligheten i trafikmiljön.

Förbättrad vägvisning och skyltning

Implementera tydligare vägvisning för både gående och cyklister från kollektivtrafiknoder, mellan målpunkterna i området och från närliggande parkeringsgaraget till arenans entré. Detta kommer att förbättra orienterbarheten för både gående och cyklister, speciellt för kollektivtrafikresenärer som inte har samma lokalkännedom.

Utbyggnad av hyrcykelsystemet Lundahoj

Utöka hyrcykelsystemet Lundahoj med nya stationer vid Klostergårdens station, arenans entré och stadsparkens sydvästra sida. Detta kommer att öka tillgängligheten och användningen av cyklar i området.

Parkering

Dagens parkering i området kommer inte att kunna möta behovet från alla besökare om de kommer med bil. En kombination av utökad parkering, förbättrad kollektivtrafik och hållbara transportalternativ rekommenderas för att hantera den ökade belastningen. Parkering bör byggas ut varsamt. Att utgå från en hög bilandel hos framtida besökare och sedan också tillföra parkering utifrån dessa antaganden riskerar att försvåra och fördyra utvecklingsprocessen, ta onödig mark i anspråk samt skapa ett överutbud av bilparkering som i slutändan också genererar en hög andel bilresor.

I stället rekommenderas främst att studera andra lösningar på att lösa efterfrågan. Exempelvis kan parkeringsanläggningar längre bort utnyttjas, och besökare skjutsas till arenan med shuttle-bussar. Ett annat alternativ kan vara att kontakta privata aktörer i närområdet som äger parkeringsanläggningar. Om dessa anläggningar främst utnyttjas på andra tider än arenans max-scenarion, så finns det potential för att samnyttja parkeringar.

5.1 Förslag till fortsatt arbete

Lunds kommun föreslås arbeta vidare med fördjupade utredningar kring de åtgärdsförslag som är intressanta att gå vidare med. Mindre åtgärder som inte innebär någon större påverkan på infrastrukturen i området kan genomföras på kort sikt, medan större åtgärder kräver mer detaljerade utredningar för att säkerställa att de är genomförbara. Nedan listans förslag till vidare utredningar;

Parkeringsutredning

En parkeringsutredning som belyser förutsättningarna för dagens parkeringssituation i området bör genomföras. I utredningen förespråkas ett arbete efter fyrstegsprincipen genom att kartlägga dagens utbud och nyttjande, utvecklingsplaner i området samt möjligheter för samnyttjande och hantering av besökstoppar (steg 1 och 2-åtgärder). Både kopplat till bil- och cykelparkering.

Kapacitetsanalys för biltrafiken

En kapacitetsanalys bör genomföras för vägnätet. I analysen bör behovsbilden utvecklas av vilka åtgärder som krävs på kringliggande infrastruktur för att klara av en ökad belastning i samband med utbyggnaden av arenan och ett ökat besöksantal. Vidare bör även en generell uppräknings trafik göras tillsammans med uppskattning av ökade trafikflöden till nya områden som skapas med anledning av Klostergårdens station, exempelvis vid Åkerlund och Rausings väg.

Vidare utredning av åtgärder

Det krävs vidare utredning och projektering för att studera föreslagna åtgärders genomförbarhet utifrån bland annat markförhållanden och utrymmesbehov.

6 Referenser

Boverket, 2024. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/boverkets-byggregler/tillganglighet/ramper/>

Trafikverket, 2022. Del 1 Trafik för en attraktiv stad, Underlag till handbok och Del 2 Trafik för en attraktiv stad, Underlag till handbok, Trafiksystemet, 2022-05-05.

Trivector, 2023. Räkningar och analyser av cyklister och fotgängare, Lund 2023

Region Skåne. Supercykelvägar i Skåne Visuellt koncept.
https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/supercykelvagar-i-skane/supercykelvagar_i_skane-visuellt_koncept.pdf