



Älvsjö

Presentation av studieområdet / områdets förutsättningar

Det sista studieområdet är beläget relativt perifert i sydvästra Stockholm, strax söder om Stockholmsmässan. I norr gränsar området till hotell, kontors-, industri- och skollokaler, i söder till ett industriområde, i öster till ett grönområde samt en badplats och i väster till Älvsjö centrum samt Älvsjö villastad. Området avgränsas av Magelungsvägen i norr, Huddingevägen i öster och järnväg i söder och väster. Studieområdet omfattar sammanlagt cirka 93 000 m² och rymmer idag två trafikplatser till Magelungsvägen och två fotbollsplaner med tillhörande byggnader och parkeringsplatser samt en träningsplan.

Tillgänglighet

Tillgängligheten till området med bil är tack vare den direkta närheten till Huddingevägen och Magelungsvägen mycket god. Dessa knyter i sin tur an till större vägar som Europaväg 4 och 20. På området och på närbelägna ytor finns det möjligheter att anlägga ett tillräckligt antal parkeringsplatser. Redan idag finns ett stort antal parkeringsplatser vid Stockholmsmässan som möjligen skulle kunna samutnyttjas.

Norr om studieområdet, cirka 250-300 meter, ligger Älvsjö pendeltågsstation med en stor kapacitet. Tillgängligheten för kollektivtrafikanter är därför i dagsläget relativt bra. Tillgängligheten skulle bli mycket god om tunnelbanelinje 19 till Hagsätra förlängdes och kompletterades med en station vid arenaområdet. Det finns dessutom planer på att regionaltågs-trafiken skall stanna i Älvsjö vilket skulle öka tillgängligheten för tågresenärer från Mellansverige.¹⁰⁴ Avslutningsvis finns det teoretiska möjligheter att resa med tåg mellan Älvsjö och Arlanda flygplats.

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter till området är idag relativt dålig. Detta på grund av de stora trafiklederna och järnvägsspåren, vilka bildar barriärer runt området. Gång- och cykelvägnätet skulle vid en arenaetablering därför behöva förbättras.

Positiva omlandseffekter

Genom att lokalisera arenan till ett område så nära Stockholmsmässan som samlokalisering fördelar uppnås, framförallt vad det gäller samutnyttjande av parkeringsplatser. Etableringen skulle troligtvis även leda till att kompletterande verksamheter lockas till området, exempelvis hotell och restauranger. Om en ny arena



Bild 40
Älvsjö idrottsplats

dessutom skulle innebära att tunnelbanan byggs ut och får en station i Älvsjö skulle detta vara de boende och arbetande i Älvsjö till fördel. Vidare skulle en ny tunnelbanehallplats vid en eventuell arena leda till att det något underutnyttjade industriområdet söder om studieområdet skulle bli intressantare för förädling. Möjligtvis skulle arenans närområde även kunna kompletteras med viss bostadsbebyggelse. Avslutningsvis gör studieområdets läge intill två stora trafikleder och Stockholms södra tåginfart att arenan kommer att ligga på en plats där mycket folk passerar, vilket kan vara användbart i ett flertal sammanhang.

Negativa omlandseffekter

Tack vare studieområdets läge, det vill säga mellan trafikleder och järnvägsspår, kommer en arena inte innebära särskilt stora störningar på omgivande bebyggelse. Detta förutsätter dock att gångvägen mellan pendeltågsstationen och studieområdet byggs ut och att övergången över Magelungsvägen blir genare.

Stadsbild

Området är inte känsligt för visuell störning, med ett undantag. Påverkan på intrycket av Älvsjö villastad i väster bör inte vara för stor. Detta bör dock inte bli ett alltför stort problem med hänsyn taget till omgivande bebyggelse och att järnvägen skiljer studieområdet från den känsliga bebyggelsen. I övrigt skulle en vackert utformad arena bli ett positivt tillskott till en i övrigt ganska torftig miljö. Arenan skulle dessutom tjäna som symbol för en vitalisering av Älvsjö med omnejd samt höja orienterbarheten i det platta landskapet.

Säkerhet

Förutsatt att en ny tunnelbanestation anläggs i studieområdets närhet finns det goda möjligheter att utforma en ur säkerhets-synpunkt god arena. Om en tunnelbanestation inte anläggs tvingas så gott som alla besökare att komma till och lämna området samma väg, vilket kan leda till stora säkerhetsproblem, något som påpekats vid ett flertal tillfällen tidigare i studien.

Miljö

En arena på denna tomt skulle innebära att delar av den idag delvis gräsklädda ytan skulle hårdgöras, vilket dock inte skulle få särskilt stor negativ påverkan på grund- och dagvatten-förhållandena. I övrigt kan inga negativa miljökonsekvenser ses.

Sammanfattande omdöme

Förutsatt att en ny tunnelbanestation anläggs i Älvsjö är studieområdet en mycket god lokalisering för en ny arena med nämnda förutsättningar. Detta tack vare god tillgänglighet för kollektivtrafikanter och det stora markområdet. Inom området skulle det dessutom vara möjligt att tillfälligt bygga ut arenan om det skulle finnas behov av detta vid ett större evenemang. I områdets närhet finns det dessutom ytor för eventuella media- och deltagarområden. Gång- och cykeltrafikanternas tillgänglighet bör dock förbättras till området, särskilt väster- och söderut. Min bedömning är att studieområdet i en framtid skulle kunna accepteras som matcharena för Hammarbys fotbollslag. Huruvida läget skulle vara acceptabelt för Djurgården är mer tveksamt.

Bild 41



Förslag

Denna korta och översiktliga exempelstudie visar att alla av de studerade exempelområdena har fördelar och nackdelar. En lokalisering i Akalla skulle troligtvis leda till positiva effekter för Akalla bostadsområde. Samtidigt innebär läget och den bristfälliga kollektivtrafiken att en i sammanhanget stor andel av arenans besökare skulle välja att färdas med bil till och ifrån arenan, vilket är negativt ur miljösynpunkt. Johanneshov är den mest tillgängliga platsen, men samtidigt den till ytan minsta. Kristineberg är troligtvis den bästa lokaliseringen om det högst prioriterade kriteriet är en delad arena mellan Hammarby och Djurgården, men det skulle troligtvis vara mycket svårt att anlägga en fullt funktionell koppling mellan arenan och de omkringliggande trafiklederna. Slutligen är Älvsjö den största och därigenom den mest flexibla lokaliseringen, men studieområdet kräver stora investeringar i kollektivtrafik och gång- och cykelbanor för att tillgängligheten skall bli fullgod.

Sammantaget bedömer jag att de mest fördelaktiga lokaliseringarna av de fyra studieområdena är Johanneshov och Älvsjö. Studieområde Johanneshov bedömer jag dock för litet för att rymma en arena med publikkapacitet på 25 000 åskådare, såvida inte en eller flera av de befintliga byggnaderna rivs och/eller Nynäsvägen överdäckas och det därigenom frigörs byggbar mark. Även om dessa byggnader rivs och Nynäsvägen byggs över kommer den nya arenan att lida av det i sammanhanget begränsade utrymmet, och därmed begränsade flexibilitet. Den lämpligaste lokaliseringen för den studerade arenan blir enligt min översiktliga bedömning således Älvsjö. I Älvsjö finns det enligt min mening en god möjlighet att anlägga en modern, säker och flexibel arena i ett för alla trafikslag mycket tillgängligt område. Detta förutsätter dock att tunnelbanelinje 19 till Hagsätra byggs ut med en station i den nya arenans närhet.

Diskussion

Exempelstudien är mycket översiktlig och många påverkande faktorer är utelämnade i studien. För att kunna sätta full tilltro till det redovisade resultatet skulle en mer omfattande utredning behöva göras, något som denna studie inte lämnar utrymme till. Vad studien däremot tydligt visar är att vissa frågeställningar blir särskilt viktiga när arenors lokalisering skall bedömas. Ett första iakttagande är att olika gruppers tillgänglighet till de alternativa lokaliseringarna har mycket stor påverkan på vad som är ett optimalt läge. En andra mycket viktig lokaliseringsfaktor är områdets storlek. Storlek ger flexibilitet, och flexibilitet är som tidigare redovisats ett ekonomiskt krav i dagens idrottsverklighet. Detta innebär dock på intet sätt att andra faktorer är mindre viktiga. Varje planerings-situation är unik och en bred planeringssyn är därför den mest lämpliga. En mycket viktig fråga, som med ovanstående undantag, utelämnats är den ekonomiska aspekten trots att denna spelar en mycket viktig roll i verklighetens lokaliseringsprövningar. Detta har gjorts av utrymmesskäl.

För att verkligen kunna tillgodogöra sig studiens resultat är det viktigt att fundera kring och ifrågasätta val av studieobjekt och studieområden. Nedan följer därför en kort diskussion angående alternativa studieobjekt och studieområden, som ytterligare belyser den komplexitet som är förenat med en lokaliseringsstudie.

Naturligtvis hade jag kunnat välja en arena för vilken annan idrott som helst. Resultatet skulle troligtvis varierat med olika sorters arenor, eftersom dessa arenor delvis skulle ha olika funktioner och därför ställa olika krav på platsen. Att valet föll på en fotbollsarena förklaras genom mitt personliga intresse av fotboll och fotbollsarenor. Fotbollsarenor är dessutom de arenor i Sverige som tillsammans med friidrottsarenorna kan locka en i sammanhanget stor publik. Storleken gör studien komplex, och komplexiteten leder till många intressanta frågeställningar.

Alla fyra av de ovan studerade områdena har i studien visats rymma kvaliteter som gynnar en eventuell ny arena, men sett med ett kritiskt öga är kanske studieområdena allt för likformiga. Detta trots min ambition att studera områden som markant skiljer sig från varandra. Alla fyra områdena ligger till exempel inom ett rimligt kollektivtrafikavstånd från Stockholms centrum¹⁰⁵ och alla fyra är eller har nyligen varit föremål för liknande diskussioner. Visserligen skiljer sig områdenas förutsättningar klart, men inget av områdena sticker ut. Det finns till exempel stora skillnader i områdenas omgivande bebyggelse, tillgången till infrastruktur för olika trafikslag, avstånd till Stockholm centrum och inte minst i areal. Man bör dock fråga sig om skillnaderna inte kunde ha varit större och om så hade varit fallet, skulle studien då varit tydligare i sina slutsatser eller skulle studien kanske blivit mindre intressant då några av alternativen på grund av dessa egenskaper inte vore rimliga alternativ.

När man diskuterar arenors lokalisering är det viktigt att göra detta med bakgrund av frågan; Åt vilket håll är utvecklingen för professionell idrott i Sverige på väg? Kanske är den amerikanska verkligheten med idrottsfranchising¹⁰⁶ snart även vår. Kommer detta i så fall att innebära att arenorna tappar den koppling till stadens centrum som finns idag? Om denna studie till exempel hade varit gjord i USA tror jag att det geografiska avståndet mellan arenan och stadens centrum skulle kunna ha varit mycket större. Det skulle till och med ha varit möjligt att lokalisera arenan till närliggande kommuner och städer. Överfört till denna studie skulle troligtvis till exempel Kungens kurva i Huddinge, Flemmingberg, Nyköping, och Eskilstuna anses vara rimliga lokaliseringsalternativ. Är då inte dessa platser rimliga lokaliseringsalternativ för arenan i studien? Om inte, på vilket sätt skiljer sig de amerikanska planeringsförutsättningarna från de svenska?

Det hade vidare varit intressant att studera lokaliseringar som av andra orsaker än avstånd är tveksamma som seriösa lokaliseringsalternativ. Det skulle exempelvis kunna handla att lokalisera en arena i ett kulturhistoriskt mycket värdefullt område, på stadens dyraste mark eller i ett område som av tradition är hårt knuten till ett annat ändamål. Hur skulle till exempel ett förslag att lokalisera en arena på Ladugårdsgärdet eller spårområdet vid Centralstationen i Stockholm tas emot? Vilka fördelar och nackdelar skulle finnas med dessa lokaliseringar?



Bild 42
Ladugårdsgärdet