

PM

FLÖDESANALYS – DETALJPLAN FÖR DEL AV RÅSUNDA 3:6 OCH SKYTTEHOLM 2:4



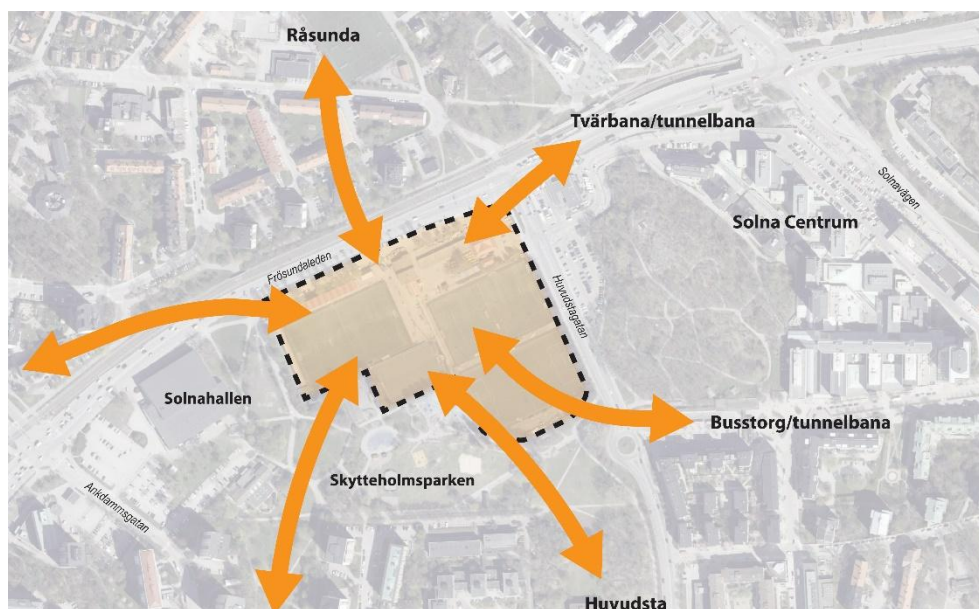
Slutrapport

2025-10-03

1 Bakgrund

En ny detaljplan upprättas för fastigheterna Råsunda 3:6 och Skytteholm 2:4. Fastigheterna ligger centralt i Solna stad och angränsar till Solna centrum, Råsunda och Huvudsta med närhet till Solna Business Park, Sundbybergs centrum och Hagastaden. Detaljplanen möjliggör uppförandet av en ny kontorsbyggnad och en utveckling av Skytteholms idrottsplats som kommer att ersätta all bebyggelse som finns på platsen.

Inom fastigheterna ligger idag Skytteholm IP och en restaurang. Idrottsplatsen kommer i samband med den nya detaljplanen utvecklas med fyra nya byggnader. Kontorsbyggnaden kommer, förutom att husera JM:s huvudkontor, inrymma bland annat parkeringsgarage och lokaler för centrumändamål. De fyra nya byggnaderna tillhörande Skytteholm IP ska inrymma kontor, omklädningsrum och läktare bland annat. Under arbetet med detaljplanen har ett behov av att ta fram en flödesanalys för platsen identifierats.



Figur 1 Omkringliggande områden runt planområdet

1.1 Syfte

Flödesanalysen syftar till att utgöra ett underlag för struktur, trafiknät och rörelsemönster inom detaljplanen. Genom att studera och kartlägga de rörelser som sker till, från, runt och inom platsen utgör flödesanalysen en grund för att ta fram ett planförslag som är anpassat efter platsens förutsättningar och behov.

Utredningen är framtagen av Tyréns Sverige AB genom Elin Wehlin och Sverker Hanson på uppdrag av Solna stad och JM AB. Kontaktperson är Tomas Jonsson, JM.

1.2 Metod

Flödesanalysen har utgått från stadens planer och styrdokument samt planer och måldokument som tagits fram gällande platsens framtida användning samt tre platsbesök. Syftet med platsbesöken var att få en uppfattning om platsen och hur den används i olika situationer av olika trafikslag. Av särskilt intresse var att se vilka officiella och inofficiella vägar som nyttjas samt hur flödet av människor upplevs, både till vardags och vid särskilda tillfällen. Under platsbesöken analyserades rörelser på platsen, som vilka gångbanor som användes mest, vilka genvägar som eventuellt tas och var konflikter mellan olika trafikslag uppstår. Redogörelse för respektive platsbesök görs i kapitel 3.

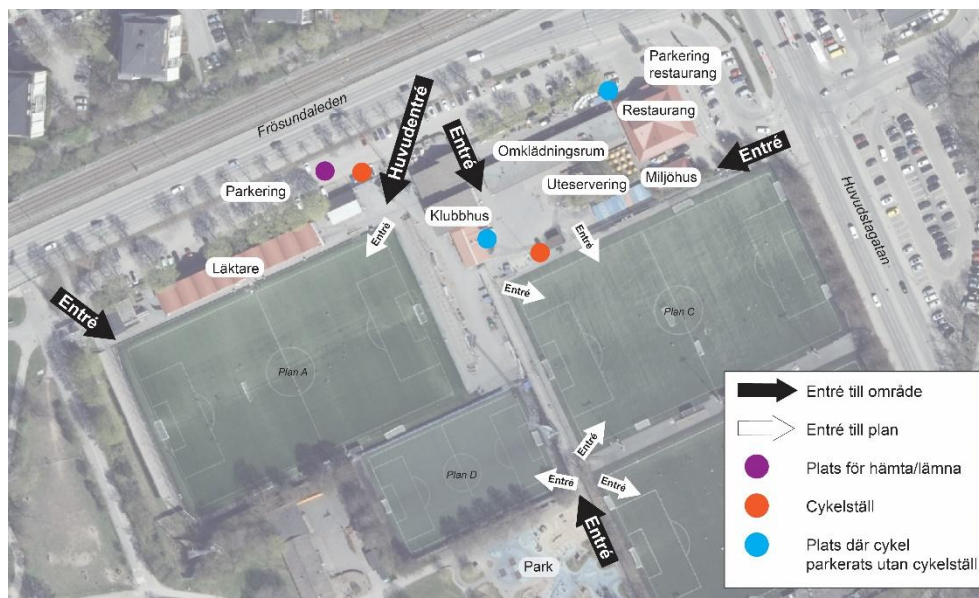
Parallellt med flödesanalysen har en barnkonsekvensanalys tagits fram (Tyréns) vilken flödesanalysen har fått ta del av.

2 Nuläge

Planområdet är beläget i centrala Solna i korsningen Frösundaleden-Huvudstagatan. I anslutning till planområdet finns flera målpunkter såsom Solna centrum, skolor, parkområde och arbetsplatser. Inom området finns en större idrottsplats samt en snabbmatsrestaurang. Eftersom det bedrivs mycket idrottsverksamhet på Skytteholm är det många barn och unga som ska ta sig till och från området under kvällstid, de flesta dagarna om året. Det är även många som tar sig till platsen för att besöka parken som ligger söder om planområdet, vilken bland annat går att nå genom att korsa planområdet. Även restaurangen som ligger på platsen drar besökare större delen av dagen.



Figur 2 Målpunkter omkring planområdet idag



Figur 3 Nuvarande markanvändning inom planområdet samt entréer till platsen

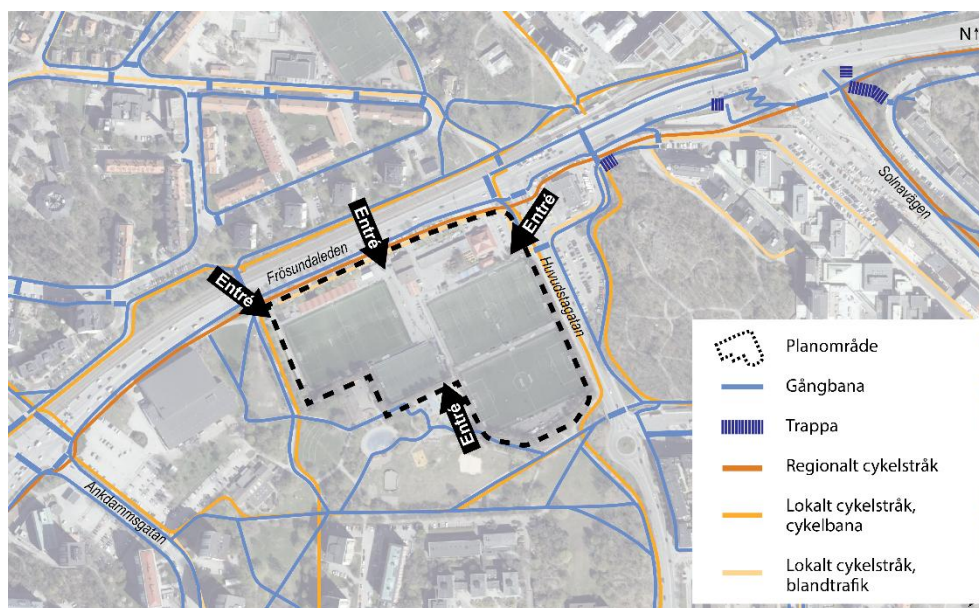
2.1 Gång- och cykeltrafik

Gångvägnätet runt planområdet är på det stora hela finmaskigt. Inom området är förutsättningarna för gångtrafikanter desto sämre där gång-, cykel och biltrafikanter på de flesta håll delar ytor. I och med att området nästintill saknar gångbanor väljer de flesta gångtrafikanter den genaste vägen till sin målpunkt vilket ofta resulterar i att gående och cyklister rör sig tillsammans med bilar. Bristen på gångbanor syns tydligt på upptrampade stigar i slänten mot området från Frösundaleden och från Huvudstagan. En annan brist i nätet identifierades på Frösundaleden i korsningen med Huvudstagan, där separeringen mellan gång och cykel upphör innan korsningen för att sedan återupptas på andra sidan korsningen.

Området har en god kollektivtrafikförsörjning vilket innebär att besökare som kommer till fots kan komma från tvärbanan, tunnelbanan eller någon av busshållplatserna i närheten. Tvärbanan stannar strax norr om planområdet och trafikerar sträckan Solna station-Sickla via Sundbyberg. De som ska till tvärbanan från planområdet måste korsa Huvudstagan i plan och ta sig under Frösundaleden, eller korsa Frösundaleden i plan. I anslutning till tvärbanestationen finns en av uppgångarna från tunnelbanan, den andra uppgången finns vid busstorget.

Busstorget intill Solna centrum ligger strax sydöst om området. Det finns även en busshållplats på Huvudstagan strax söder om planområdet samt hållplatser på Frösundaleden, Ankdammsgatan och Solnavägen som ligger

nära planområdet. De som ska till området med buss kan antingen ta sig från busstorget under Huvudstagatan och sedan följa västra sidan av Huvudstagatan upp till planområdet, eller följa östra sidan av vägen och sedan korsa Huvudstagatan i plan via övergångsstället öster om planområdet.



Figur 4 Övergripande gång- och cykelstråk runt området

Kvaliteter

- Närhet till kollektivtrafik
- Finmaskigt gångbanenät runt området
- Närhet till flera målpunkter
- Angränsar till stort bilfritt område
- Området ansluter till regionalt och lokala cykelstråk

Brister

- Separerade gångbanor eller ytor för gående saknas i stor utsträckning inom området
- Avsaknad av gångbanor som kopplar området till övrigt gångbanenät
- Ytor delas i stor utsträckning av samtliga trafikslag
- Få möjligheter till att parkera cykel
- Svårt för cyklister att ta sig genom området mellan parken och Frösundaleden
- Inga separerade ytor för cyklister inom området

2.2 Vägtrafik

Området domineras av den parkering som sträcker sig från Huvudstagatan mellan Frösundaleden och byggnaderna inne på planområdet. Via parkeringen kommer många av besökarna till platsen, oavsett om det är gående, cyklister eller bilister. Barnkonsekvensanalysen som tagits fram för detaljplanen visar på att många unga får skjuts till området.

Kvaliteter

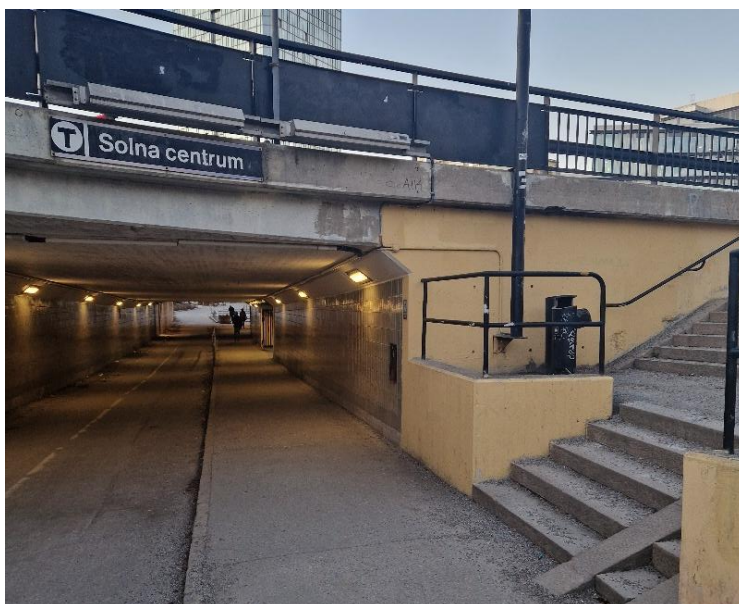
- God tillgång till parkeringsplatser

Brister

- Otydlig avgränsning mellan olika trafikslag
- Inga ytor avsatta för att hämta och lämna

2.3 Tillgänglighet och trygghet

Möjligheter för gående och cyklister att röra sig på platsen på ytor separerade från biltrafik är få. Runt området finns det tydligare gång- och cykelbanor som separerar trafikslagen. Däremot kan de tunnlar som går under Frösundaleden upplevas som otrygga då de ligger i en lägre nivå än övrigt vägnät, se figur 5, vilket gör det svårt att se in i tunneln på håll.



Figur 5 Gång- och cykeltunnel under Frösundaleden som leder till tunnelbana och tvärbana

Eftersom det är mycket rörelse och människor i olika åldrar inom och runtomkring Skytteholm IP under stora delar av eftermiddagen och kvällen upplevs området generellt som tryggt. Däremot finns det många dolda ytor och hörn som ett resultat av de höga stängsel och byggnader som finns inom området som kan ge upphov till otrygghet. Fotbollsplanerna är starkt upplysta under kvällstid och ytorna runtom är till största del upplysta. Kantstenen som skiljer parkeringen och huvudentrén är hög där vissa anpassningar har gjorts för att förbättra tillgängligheten till idrottsplatsen, se figur 6.



Figur 6 Kantsten vid huvudentré till Skytteholm IP

Kvaliteter

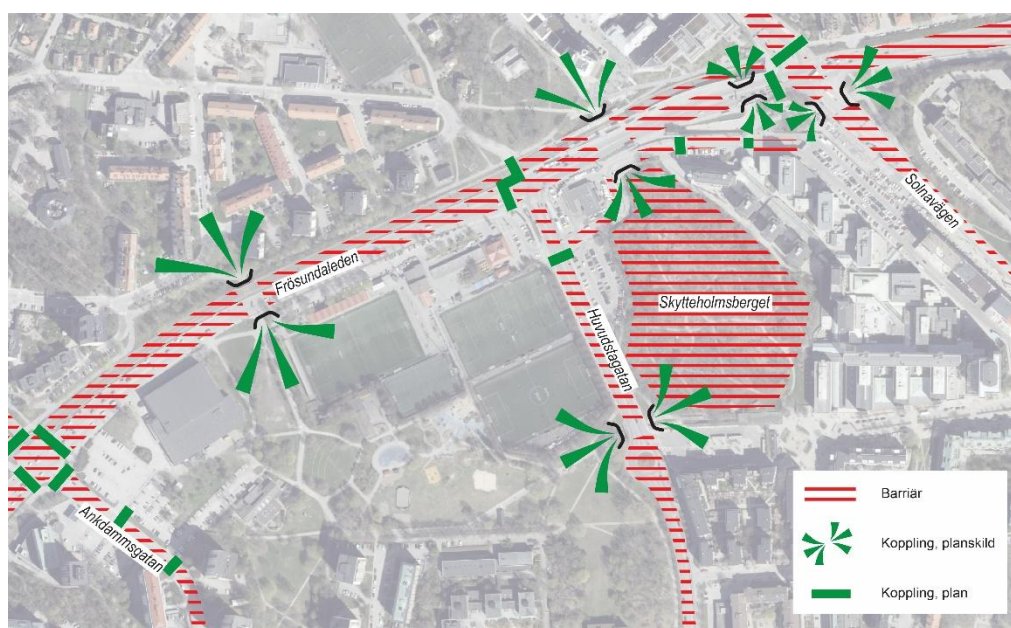
- Mycket rörelse stora delar av dygnet
- Gatubelysning och belysning på idrottsplatsen
- Närhet till bilfria ytor och separerade gång- och cykelbanor i parken

Brister

- Skymda ytor
- Avsaknad av separering av olika trafikslag i anslutning till parkeringen
- Angränsar till vägar med stora trafikmängder

2.4 Barriärer

Området präglas av stora barriärer i form av tungt trafikerade vägar, spårväg och Skytteholmsberget. Barriärerna påverkar platsen i olika utsträckning och på olika sätt. Frösundaleden och spårvägen går jämte längsgående barriär. Det är möjligt att korsa barriären på ett fåtal platser, antingen i plan eller planskilt. Skytteholmsberget utgör en barriär mot Solna centrum. Kopplingen mellan planområdet och Solna centrum är svag då berget utgör ett hinder för genheten och översiktbarheten i området. Även om planområdet ligger nära flera olika målpunkter och funktioner är det svårt att lokalisera dessa från planområdet på grund av de barriärer som omger området.



Figur 7 Barriärer i området för gående och cyklister.

3 Platsbesök

Tre separata platsbesök har genomförts i analysen. Ett första platsbesök ägde rum under våren 2025 och kompletterades av två ytterligare besök under sensommaren samma år med syfte att bidra med ett större och mer varierande underlag till flödesanalysen. Respektive platsbesök redovisas nedan och jämförs i en avslutande del.

3.1 Eftermiddag i mars

Platsbesöket ägde rum onsdagen 2025-03-19 mellan klockan 16:30-18:00. Tiden för platsbesöket antogs vara en tid på dygnet när mycket aktivitet pågår på platsen i form av pendlare som passerar området samt träningar och lek som sker på platsen och i parken söder om området.

3.1.1 Metod

Inför platsbesöket togs ett antal frågor fram som platsbesöket hade som avsikt att besvara. Frågorna handlade om vilka grupper som rörde sig inom och runt området, var människor gick, var människor cyklar, var cyklar parkerades samt hur platsen upplevdes kopplat till trygghet och trafiksäkerhet bland annat. Den barnkonsekvensanalys som tagits fram inom utredningen visade på att en stor andel barn och unga får skjuts till idrottsplatsen. Därför var denna utredning intresserad av att undersöka detta fenomen ytterligare och få en uppfattning i vilken omfattning samt på vilket sätt detta sker.

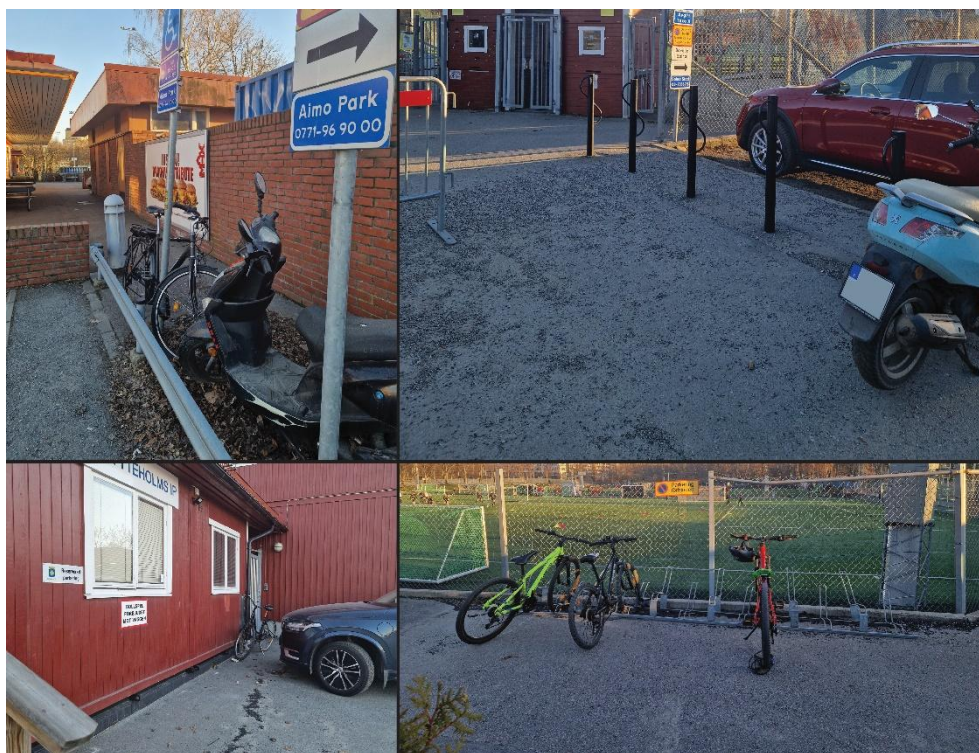
3.1.2 Resultat

Den dominerande gruppen som tog sig till området under platsbesöket var barn och unga i och med att träningar pågick på platsen under tiden. Upplevelsen var att en stor andel tog sig till platsen via skjuts med bil samt gående. En liten andel cyklade till området. Vid platsbesöket identifierades ett fåtal cyklar uppställda inom området. Vid cykelstället utanför huvudentrén till idrottsplatsen stod två cyklar och en moped. Vid cykelstället intill plan C stod tre cyklar uppställda. En cykel stod uppställd intill en stolpe vid restaurangen, och en cykel stod intill fasaden på klubbhuset, se figur 8. Inga cyklar eller cykelparkering identifierades i parken. Under besöket var det ett fåtal cyklister som passerade genom området, men inga som verkade ha området som målpunkt. De flesta cyklister använde Frösundaleden som huvudsakligt stråk. En del cyklister använde Huvudstagatan. Vissa cyklister kom från parkområdet och passerade området på vägen mellan plan A/D och B/C som inte är definierat som ett

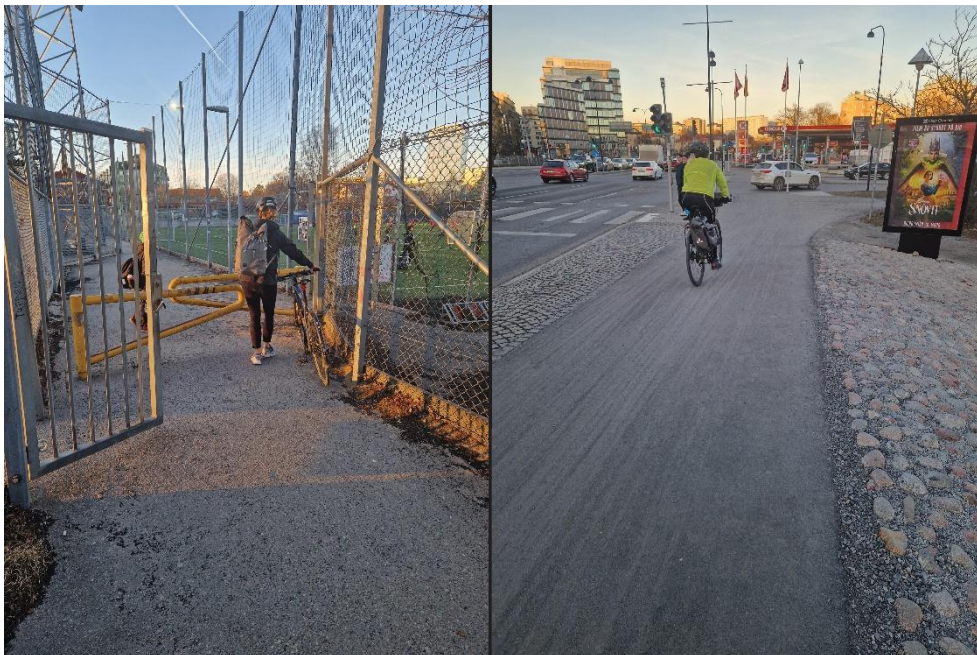
cykelstråk. Vägen är blockerad av en vägbom vilket innebär att cyklisterna behöver stiga av cykeln för att kunna ta sig in på området, se figur 9.

Ett tiotal bilar stod parkerade på parkeringen vid idrotten under platsbesöket. I vissa av bilarna satt en person som antagligen väntade på någon som var inne på området. Flödet med bilar till idrottsplatsen var under besöket lågt. Det var desto fler bilar som körde till restaurangen, antingen till parkeringen eller till drive-thru-slingan.

De som blir skjutsade till området lämnas i de flesta fall av på parkeringen i anslutning till idrottsplatsen i närheten av huvudentrén eller någon av de andra entréerna som vetter ut mot parkeringen. Via entrén öster om huvudentrén nås omklädningsrummen som ligger i anslutning till en vändplan med uppställning för cyklar och bilar med särskild behörighet. Ingen officiell plats avsedd för att hämta och lämna av personer identifierades under platsbesöket, utan det skedde där det fanns plats och möjlighet så nära en entré som möjligt, vilket i de flesta fall var på parkeringen utanför huvudentrén.



Figur 8 Uppställning av cykel under platsbesök



Figur 9 Brister cykelkopplingar inom området. Till vänster: Cyklist går av cykel för att kunna ta sig genom området från parken. Till höger: uppdelningen av gång och cykelbanan upphör vid korsningen Frösundaleden/Huvudstagatan

3.2 Kväll i augusti

Ytterligare ett platsbesök genomfördes under en vardagskväll, men under en längre period än tidigare besök för att även fånga in kvällsrörelser och se om de skiljer sig mot eftermiddagens. Platsbesöket ägde rum tisdagen 2025-08-26 mellan klockan 16:15-20:15. Tiden för platsbesöket antogs vara en tid på dygnet när mycket aktivitet pågår på platsen i form av pendlare som passerar området samt träningar och lek som sker på idrottsplatsen och i parken söder om området. På vissa av planerna pågick flera träningar samtidigt.

3.2.1 Metod

Eftersom platsbesöket pågick under en längre tid strukturerades besöket upp baserat på vad som observerades under första besöket. Platsbesöket förbereddes genom att undersöka hur många träningar som planerades pågå under den valda kvällen samt under vilka tider. Platsbesöket delades sedan upp i tidslotter om 30 minuter vardera där det under varje halvtimme observerades samma företeelser. Runt kl. 20:00 skedde observationerna mer frekvent då det uppstod mer aktivitet på platsen, se tabell 1.

Under besöket var tre av fyra planer öppna för träning. Flera lag i varierade åldrar hade träning under kvällen. Träningar avslutades och påbörjades

varierande tider, alltså gick inte samtliga lag på och av träningarna samtidigt. Under varje halvtimme observerades beläggning på parkeringen tillhörande IP:n, beläggning på cykelparkeringen inne vid plan C och beläggning på cykelparkeringen utanför huvudentrén. Utöver beläggning observerades hur många som lämnades och hämtades av bil och var hämtningar och lämningar skedde. Inventeringen skilde mellan barn som lämnades av en bil och sen körde vidare, från barn som lämnades från en bil som parkerade. Även andra händelser som inträffade under besöket observerades och noterades.

3.2.2 Resultat

Observationer gjordes enligt tabell 1. Siffrorna är ungefärliga och kan skilja sig från verkligheten, särskilt under de tillfällen när det var mycket aktivitet på platsen samtidigt och svårt att fånga in alla rörelser som skedde. Tabellen ger ändå en uppfattning om hur flödena varierade under eftermiddagen och kvällen.

Tabell 1 Observerade faktorer under eftermiddagen och kvällen

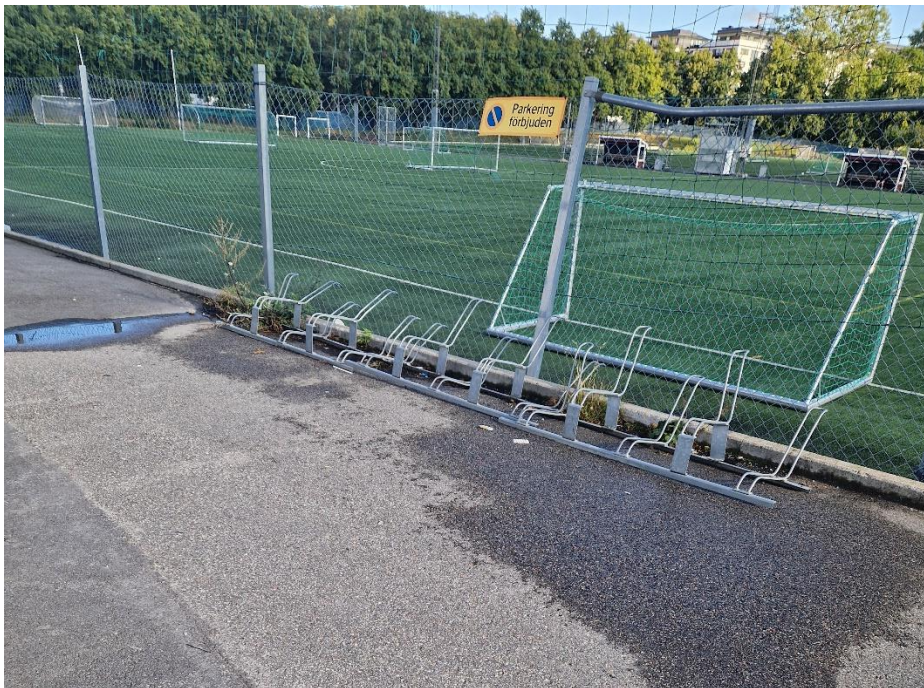
Klockslag	Bilar på parkering	Parkerade cyklar / (mopeder) vid entré	Parkerade cyklar / (mopeder) vid Plan C	Barn som lämnas, bil kör vidare	Barn som lämnas, bil parkerar	Barn som hämtades
16:30	10	1 (3)	0	7	4	
17:00	18	1 (3)	1		1	
17:30	20	1 (3)	1	5		
18:00	22	1 (3)	1	16	13	
18:30	36	1 (3)	2	1		13
19:00	24	1 (1)	5 (1)	5		
19:30	32	2 (1)	5 (1)	3		
19:45	48	2 (1)	5 (1)			
19:55	53	2 (1)	5 (1)	1		1
20:00	65	-	-			17
20:15	32	2	1			

3.2.2.1 Övriga observationer under besöket

Uppfattningen var att majoriteten av besökarna tog sig till platsen med bil, antingen med eget fordon eller fick skjuts. En relativt stor andel var gångtrafikanter medan en liten andel var cyklister. Inledningsvis under platsbesöket var det mycket rörelse på samtliga öppna planer samt i parken. I parken var det både barn och vuxna och cyklar och barnvagnar stod uppställda runtom parken. Gående till platsen kom framför allt från öst

och gick via Max, mellan plan C och omklädningsbyggnaden. Endast ett fåtal gångtrafikanter gick via parkeringen, antingen från öst eller väst. De flesta gångtrafikanter som rörde sig på parkeringen gick på gångytorna, framför allt senare under platsbesöket när det var fler bilar på parkeringen. Under några tillfällen under besöket gick hela lag mellan plan C och plan A via parkeringen, på parkeringsytan. Mellan ca kl. 17:00-18:00 regnade det kraftigt vilket kan påverkat antal barn och unga som blev skjutsade till platsen som annars hade gått/cyklat/åkt kollektivt.

Under första timmen under platsbesöket var det relativt stora flöden cyklister på cykelbanan längs med Frösundaleden. Även om ett fåtal cyklar var parkerade på reserverade parkeringsytor kan fler cyklar förekommit inne på planerna då det observerades flera cyklar under besöket som cyklade på planerna.



Figur 10 Cykelställ intill plan C vid kl.16:30

Det var få rörelser på parkeringen under de första två timmarna av platsbesöket. Majoreten av alla lämningar och hämtningar skedde antingen mot kantstenen utanför kontoret, framför grindarna vid omklädningsbyggnaden eller på parkeringsplatsen avsedd för rörelsehindrade. Platsbesöket observerade inte om någon lämnades eller hämtades från omkringliggande parkeringar eller vid drive-thru. I flera av bilarna som stod parkerade under besöket satt vuxna och väntade på

personer som var på träning. Ett fåtal bilar tog sig in via grinden till den mindre parkeringen vid plan C. Vid 19:30 observerades det att spelare började komma med egen bil till platsen istället för att bli lämnade av någon annan med bil. Runt 20:00 började parkeringsplatsen vara nästintill fullbelagd och det uppstod kö både in och ut från parkeringen.



Figur 11 Köbildning börjar uppstå när besökare både kommer till parkeringen och lämnar parkeringen samtidigt runt kl. 20:00.

3.3 Matchdag

Ett behov av ett platsbesök under en match som väntades dra en större publik identifierades. Platsbesöket ägde rum lördagen 2025-08-23 mellan klockan 12:00-15:30. Tiden för platsbesöket valdes utifrån matchens speltid som varade mellan 13:00-15:00. Genom att vara på plats en timme innan avspark gjordes antagandet att platsbesöket skulle fånga in de flesta rörelser som skedde till idrottsplatsen. Matchen var ett derby mellan AIK och Djurgården med uppskattningsvis 3000 personer i publiken. Under platsbesöket pågick även andra matcher på plan B och C samt aktiviteter i Solnahallen.

Gående från planområdet mot Solna centrum hänvisades via Frösundaleden då en del av Centrumslingan var avstängd, se figur 12.

Trots detta nyttjades vägen. Det är svårt att bedöma i vilken utsträckning denna avstängning påverkade flödena av människor till och från området.



Figur 12 Avstängd sträcka från planområdet mot Solna centrum via Centrumslingan

3.3.1 Metod

Eftersom ett matchtillfälle skiljer sig från träningar utgick inte platsbesöket från samma metod som platsbesöken på eftermiddag/kvällstid. Till skillnad från de andra platsbesöken genomfördes detta platsbesök av två konsulter istället för en. Anledningen till detta var att större flöden människor tog sig till och från platsen under en kortare period vilket innebär mindre tid för att observera större flöden. För att fånga in så många rörelser som möjligt ställde sig konsulterna på olika platser där flödena väntade röra sig innan matchen och direkt efter matchen.

Under platsbesöket observerades det bland annat var människor gick, hur beläggningen på omkringliggande parkeringsplatser såg ut samt om konflikter mellan olika trafikslag uppstod någonstans.

3.3.2 Resultat

Observationerna delas in i två delar; innan matchen och efter matchen. Anledningen till att observationerna separerades är för att rörelsemönstren och mängden människor inte var identiska till och från matchen. Till matchen kom besökare relativt utspritt, medan från matchen rörde sig nästintill alla samtidigt. Under platsbesöket pågick, utöver match mellan AIK och DIF på plan A, match på plan B och plan C som drog till sig en mindre publik vardera. Plan D var avstängd. Det var inte fullsatt på läktaren till matchen på plan A, uppskattningsvis 80% av platserna var upptagna.

3.3.2.1 Innan matchen

Till matchen kom majoriteten av de gående från öst där tvärbana, tunnelbana och centrum ligger. Majoriteten av besökarna gick över parkeringen när de skulle ta sig till entrén till plan A. Gående gick i större utsträckning på körbanan än på ytor reserverade för gångtrafikanter. Cyklar var uppställda på flera platser. Sammanlagt var ca 45-50 cyklar uppställda varav ca 30 stod längs med staketet utanför entrén till IP:n. 13 cyklar var parkerade längs med gångbanan mellan parkeringen och omklädningsbyggnaden.



Figur 13 Gångtrafikanter till matchen som går över parkeringen från väst.



Figur 14 Cyklar uppställda på gångytan mellan parkeringen och omklädningsbyggnaden



Figur 15 Cyklar uppställda vid huvudentrén, både vid cykelställ och staket

Parkeringen i anslutning till idrottsplatsen var vid platsbesökets start nästintill fullbelagd. Endast ett fåtal platser var lediga längst österut som skymdes av en buss som stod uppställd på parkeringen.

Parkeringen öster om planområdet intill Skytteholmsberget inventerades när matchen börjat och var då fullbelagd. Eftersom matchen ägde rum

under en lördag antogs det vara få personer som använde parkeringen som pendlingsparkeringen och ett antagande gjordes att många av de parkerade bilarna tillhörde besökare till Skytteholm IP. Uppskattningsvis var tio av platserna på parkeringen avstängda.

Beläggningen på Solnahallens parkering var också hög, men inte full. En buss stod uppställd på parkeringen, men eftersom det pågick flera andra matcher på idrottsplatsen samt i Solnahallen gick det inte att dra någon slutsats huruvida bussen tillhörde något av lagen på Skytteholms IP eller inte.

3.3.2.2 Efter matchen

När matchen närmade sig sitt slut började besökare röra sig från platsen. De som gick via parkeringen från matchen upplevdes röra sig i högre utsträckning på ytorna avsedda för gångtrafikanter efter matchen i jämförelse mot före matchen, då de flesta gick i körbanan. Antagligen berodde detta på att de flesta bilar som var parkerade på parkeringen började lämna området samtidigt som de gående och att det ansågs som mindre säkert att röra sig på parkeringen efter matchen än innan. En absolut majoritet av gångtrafikanterna gick österut från planområdet, via parkeringen. En mindre andel gick österut via parkeringen. En relativt stor andel upplevdes gå mellan plan C och omklädningsbyggnaden, via Max, österut. En liten andel gick söderut via Huvudstagatan. Ingen uppskattning av hur många som gick mellan plan B och D gjordes.



Figur 16 Gående, cyklister och bilar rör sig tillsammans på parkeringen. Reserverade gångtytor finns på respektive sida om parkeringen.



Figur 17 Köbildning börjar uppstå på parkeringsplatsen i nivå med huvudentrén till plan A

Snabbt efter matchens slut uppstod bilkö ut från området. Upplevelsen var att bilister hade svårt att hitta luckor att ta sig ut på Huvudstagatan vilket skapade kö inne på parkeringen. I samband med matchens slut tog sig ytterligare en buss till parkeringen vilket skapade trängsel och låg framkomlighet. I korsningen Huvudstagatan/Centrumslingan uppstod köer och begränsad framkomlighet i samband med matchens avslut. Generellt under platsbesöket uppfattades det vara relativt stora trafikflöden på Frösundaleden och Huvudstagatan.

3.4 Jämförelse och slutsatser av platsbesök

Efter att de tre platsbesöken genomförts går det att dra slutsatsen att de olika tillfällena ger upphov till olika typer av flöden. Det som går att utläsa som gemensamt för de olika situationerna är att cykel står för en låg andel av färdmedel för besökare till platsen. Även om det var många cyklar till antal under matchdagen var det i förhållande till antal besökare en liten andel.

En annan likhet som går att utläsa är att det verkar finnas en viss otydlighet kring var de olika trafikslagen ska vistas inom området för att inte inkräkta på varandras ytor, även under träningar när personer med ofta god

platskännedom vistas på platsen, vilket syns i att gående går på fel ytor och att hämta och lämna sker på ytor anpassade för andra funktioner.

Orienterbarheten verkar dock betydligt sämre under matchdagen vilket syns tydligt i att många gångtrafikanter väljer att gå i körbanan på parkeringen, medan gående under träningskvällarna i större utsträckning gick på ytor för gångtrafikanter eller mellan omklädningsbyggnaden och plan C. God platskännedom verkar därför vara en viktig faktor på platsen för att kunna orientera sig på ett korrekt och gent sätt.

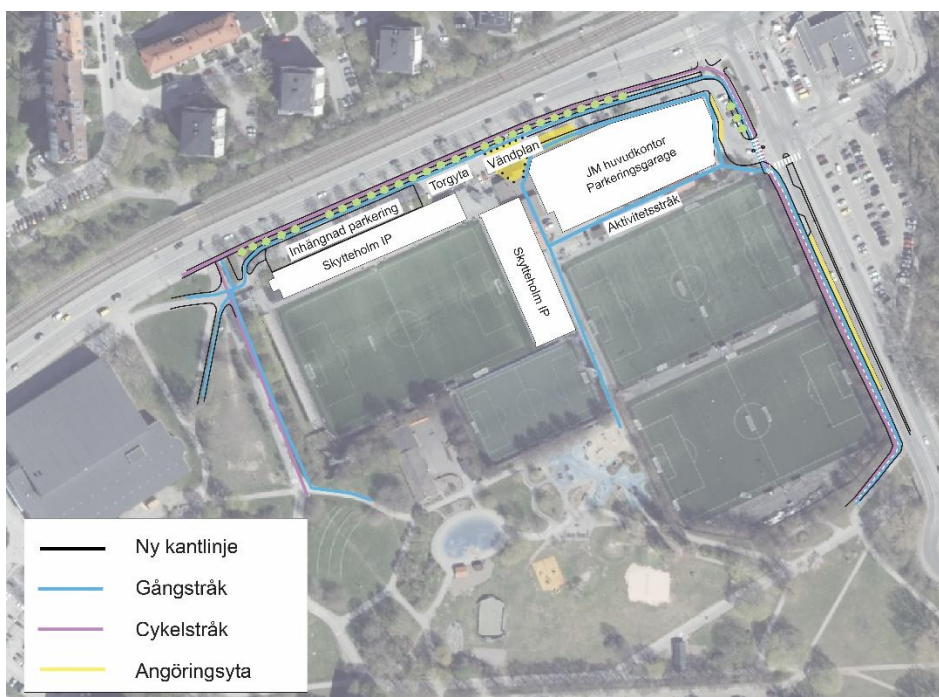
Många tog bilen till platsen, både under matchdag och träningskväll. Att en större andel tog bilen under träningskvällarna mot under matchdagen grundar sig antagligen i att parkeringarna runt om idrottsplatsen till stor del hade maximal beläggning, vilket gör att så många som antagligen önskar inte kan ta bilen till platsen när det är match.

En skillnad som identifierades på parkeringsplatsen utanför idrottsplatsen var att det var relativt få rörelser på parkeringen under matchen, till skillnad från träningskvällarna då rörelser på platsen var utspridda över hela kvällen och hade en hög omsättning på bilar, både som kom för att parkera och för att hämta eller lämna.

Den slutsats som går att dra från platsbesöken är att platsen behöver kunna hantera olika flöden vid olika tillfällen som ställer olika krav. Under träningskvällarna var det tydligt att besökarna var vana vid att befinna sig på platsen och hade god kännedom om vilka vägar som är enklast att ta sig till området via vilket gör det tydligt att en utveckling av platsen behöver lägga vikt på platsens orienterbarhet och tydlighet. En annan slutsats som kan dras är att möjligheterna att sig till området utan bil är goda. Eftersom maximala kapaciteten på parkeringarna runt planområdet var nästintill nådd under matchen upplevdes det som att många tog alternativa färdmedel till platsen. Att dagens parkering har relativt hög kapacitet kan därför ses som en anledning till att många väljer just bilen framför andra transportmedel. När det inte finns plats är besökare villiga att välja andra sätt att ta sig till platsen. Alltså går det att styra besökarnas rörelser genom att begränsa eller främja vissa färdmedel framför andra.

4 Flöden i ny struktur

Området utvecklas med avsikt att flödet av människor till platsen kommer att öka. Skytteholm IP ska med utvecklingen uppnå allsvensk och internationell standard vilket innebär fler besökare till platsen än idag samt besökare som inte tidigare har god lokalkännedom om platsen. Även den tillkommande kontorsbyggnaden väntas generera stora flöden. Det innebär att den nya strukturen måste vara tillgänglig och erbjuda god orienterbarhet för att underlätta för flödena av besökare till och från platsen.



Figur 18 Överblick över nya strukturen, med utpekade gång- och cykelstråk samt angöringsytor

4.1 Gångstråk

Med det nya förslaget separeras gångtrafiken från övrig trafik i stor utsträckning och på de platser där trafikslagen behöver dela ytor anpassas platsen efter gåendes villkor. Gångbanan längs med Frösundaleden placeras söder om trädallén längs vägen vilket gör att de gående skiljs från cykelbanan som ligger kvar i befintlig sträckning. En vändplan skapas mellan kontoret och Skytteholm IP. På vändplanen har de oskyddade trafikanterna företräde och ytan fungerar därför som en koppling mellan

gångbanan och aktivitetsstråket. Aktivitetsstråket upprättas mellan plan C och kontorsbyggnaden vilket skapar en inbjudande och naturlig entré för gående och cyklister som kommer från Solna centrum eller busstorget. En gångbana upprättas även längs med kontorsbyggnadens norra sida vilket ger gångtrafikanter fler möjligheter att röra sig säkert inom planområdet.

Påverkan på trafikflöden

Den trafiklösning som tagits fram för planförslaget tillskapar ytor för gående som är tydligare, mer trafiksäkra och mer inbjudande i relation till hur förhållandena på platsen är idag. Exploateringen har som avsikt att förbättra förutsättningarna för gångtrafikanter och ger gående fler möjligheter att röra sig inom området på ett trafiksäkert sätt. För att gående ska välja den nya gångbanan längs med Frösundaleden och inte riskera att röra sig på cykelbanan behöver utformningen av platsen vara tydlig. Genom att lägga gångbanan söder om trädallén blir stråket ett mer naturligt val för besökare som ska till platsen än vad det är idag. Även andra ytor inom planområdet, som aktivitetsstråket, behöver vara utformade för gångtrafikanter och vara separerade från övrig trafik i den utsträckning det är möjligt.

En yta som fortsättningsvis kommer vara gemensam för samtliga trafikslag är vändplanen mellan kontorsbyggnaden och IP:n. Under träningar och matcher antas större flöden med gående röra sig på vändplanen eftersom platsen både ska vara en ingång till området och en plats där avlämningar av barn och ungdomar antas förekomma. Därför finns risken att flera trafikslag kommer röra sig på platsen samtidigt. Det är därför viktigt att utforma gaturummet på ett sätt som gör det tydligt för samtliga trafikanter att gående har företräde, samtidigt som det måste kommuniceras att fordon kan förekomma på platsen.

4.2 Cykelstråk

Planförslaget syftar till att tillskapa ytor som är tryggare, bredare och säkrare för cyklister. Cykelbanan längs med Frösundaleden blir bredare i och med att gångbanan flyttas söder om trädallén vilket gör att sträckan blir ett stärkt pendlingsstråk. Planen innefattar även en ny cykelbana längs med Huvudstagatans västra sida. Planförslaget tillåter att ett flertal cykelparkeringar tillkommer som är mer attraktiva än dagens parkeringar.

Påverkan på trafikflöden

Förslaget har flera cykelfrämjande åtgärder som syftar till att få fler att välja att ta cykeln till platsen framför bil. Genom att bredda cykelbanan längs med Frösundaleden och tillskapa en ny cykelbana längs med Huvudstagatan blir förutsättningarna bättre och sträckorna mer attraktiva att nyttja. Fler cykelparkeringar som är mer tillgängliga och väderskyddade bidrar också till att få fler att välja att cykla till platsen. Med förslaget blir det tydligare för cyklister var de kan vistas och vilka gaturum som delas med andra trafikslag.

4.3 Hämta och lämna

Hämta- och lämnarörelser hänvisas till vändplanen mellan kontorsbyggnaden och Skytteholm IP samt längs Huvudstagatan, medan parkering hänvisas till parkeringsgaraget. En annan förändring som kommer påverka flödet av fordon, framför allt från platsen och till trafikljusen på Frösundaleden, är förbjuden vänstersväng från planområdet.

Påverkan på trafikflöden

Till skillnad från gång- och cykeltrafiken syftar förslaget till att minska mängden fordonsrörelser på platsen. Samtidigt går det inte att förhindra att fordonsrörelser kommer förekomma. Därför syftar trafiklösningen till att skapa trygga förhållanden på platsen där det kan ske, samtidigt som gående är det prioriterade trafikslaget. Eftersom bilar som ska parkera hänvisas till garaget, istället för att röra sig tillsammans med fordon som ska hämta eller lämna, antas färre konflikter uppstå på området.

4.4 Koppling till omkringliggande områden

Förslaget syftar till att skapa en länk genom området mellan parken och omgivningen. Genom den möjligheten stärks kopplingarna i området och genheten förbättras. Efter exploatering kommer det fortsättningsvis vara möjligt att ta sig till området från olika riktningar. Det aktivitetsstråk som planeras mellan kontorsbyggnaden och plan C blir en ny, mer inbjudande entré för allmänheten och de som kommer från Solna centrumhålet. Planområdet ska upplevas som ett offentligt rum som är tillgängligt och tryggt för allmänheten att ta sig till eller passera genom.