

Trafikutredning

Trafikutredning som underlag för
detaljplan över del av fastigheterna
Råsunda 3:6 och Skytteholm 2:4



Slutrapport

2025-11-28



SOLNA STAD

Uppdrag: 346215

Titel på rapport: Trafikutredning som underlag för detaljplan över del av fastigheterna Råsunda 3:6 och Skytteholm 2:4

Status: Slutrapport

Datum: 2025-11-28

Beställare: Solna stad och JM AB

Kontaktperson: Tomas Jonsson, JM

Konsult: Sverker Hanson, Elin Wehlin, David Malander, Johan Rickardsson

Uppdragsansvaring: Sverker Hanson

Kvalitetsgranskare: Åsa Lilja

Ombud: Carolina Stenbeck

Sammanfattning

En ny detaljplan är under framtagande för fastigheterna Råsunda 3:6 och Skytteholm 2:4 i Solna. Planområdet omfattar en ny kontorsbyggnad, där JM:s nya huvudkontor ska inrymmas tillsammans med ett parkeringsgarage, restaurang och café bland annat, samt tre nya byggnader för Skytteholm IP. Trafikutredningen syftar till att skapa en hållbar och säker trafiklösning som integrerar de nya funktionerna och förbättrar trafikförhållandena i området, som idag präglas av låg framkomlighet, bristande trafiksäkerhet och otydlig orienterbarhet.

Området har god tillgång till kollektivtrafik med tunnelbana, tvärbana och flera busslinjer. Gång- och cykelvägnätet är utbrett men håller varierande standard, särskilt längs Frösundaleden. Biltrafiken är tät, särskilt under rusningstid, vilket orsakar köbildning och otrygghet. Parkering är begränsad och i det stora hela otydligt organiserad.

Planförslaget innehåller flera åtgärder för att förbättra tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, bland annat nya och breddade gång- och cykelbanor. Biltrafiken föreslås regleras genom att vänstersväng från området förbjuds och ett körfält på Huvudstagatan omvandlas till angöringszon. En ny infart via Ankdammsgatan föreslås för större fordon, som spelarbussar. Parkeringsbehovet löses främst genom ett garage som samnyttjas mellan kontor och idrottsplats. Krav från Svenska Fotbollsförbundet tillgodoses med särskilda platser för spelarbussar och funktionärer.

För att minska bilanvändningen föreslås mobilitetsåtgärder såsom avgiftsbelagd parkering, cykelpool och förbättrad cykelinfrastruktur. Trafikanalyser visar att de föreslagna förändringarna inte påverkar kollektivtrafikens framkomlighet negativt och att området klarar av ökad belastning vid evenemang. Sammantaget skapar planförslaget bättre förutsättningar för hållbara resor, ökad trafiksäkerhet och en mer attraktiv stadsmiljö.

Innehåll

1 Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Metod	5
2 Förutsättningar	6
2.1 Styrdokument.....	6
3 Nulägesbeskrivning	8
3.1 Övergripande	8
3.2 Gångtrafik	9
3.3 Cykeltrafik.....	9
3.4 Kollektivtrafik.....	10
3.5 Biltrafik.....	11
3.6 Parkering och angöring.....	12
3.7 Närliggande exploateringsprojekt.....	13
3.8 Brister och möjligheter	13
4 Planförslag	15
4.1 Övergripande	15
4.2 Trafikala behov	16
4.3 Gångtrafik	17
4.4 Cykeltrafik.....	19
4.5 Kollektivtrafik.....	20
4.6 Biltrafik.....	20
4.7 Angöring och parkering	22
4.8 Sektioner	28
4.9 Trafikanalys	30
5 Mobilitet	35
6 Planens konsekvenser	36
6.1 Gångtrafik	36
6.2 Cykeltrafik.....	36
6.3 Kollektivtrafik.....	36
6.4 Biltrafik.....	37
6.5 Parkering och angöring.....	37

1 Inledning

1.1 Bakgrund

En ny detaljplan ska tas fram för fastigheterna Råsunda 3:6 och Skytteholm 2:4 i Solna där en ny kontorsbyggnad ska upprättas, som bland annat ska inrymma JM:s nya huvudkontor, samt tre nya byggnader till Skytteholm IP. Kontoret kommer även inrymma ett parkeringsgarage i två våningar, restaurang och café bland annat. Två av de tre nya husen tillhörande Skytteholm IP ska ligga i anslutning till plan A och fungera som omklädningsrum, kontor och läktare. Det tredje mindre huset ska vara beläget i anslutning till plan D och fungera som omklädningsrum.

Trafikläget runt platsen är idag i det stora hela ansträngt och flera brister finns för samtliga trafikslag i form av låg framkomlighet, trafiksäkerhet och orienterbarhet. Inför planarbetet behöver därför en väl fungerande trafiklösning tas fram som integrerar de nya funktionerna samtidigt som den förbättrar trafikförhållandena i området i stort.

1.2 Metod

Framtagande av trafik-PM har utgått från platsbesök (2024-10-28), möten, workshop och trafikanalys. Inför och utifrån möten samt workshop har flera förslag på trafiklösningar, både små- och storskaliga, tagits fram och presenterats för de olika intressenterna och förankrats i detaljplanegruppen.

2 Förutsättningar

2.1 Styrdokument

Översiktsplan 2030 (2016)

I Solna stads översiktsplan, Översiktsplan 2030, presenterar kommunen de övergripande strategier som kommunen avser använda i arbetet med den framtida stadsutvecklingen fram till år 2030. De övergripande strategierna handlar om att möta efterfrågan på att leva och bo i Solna, forma en sammanhållen och levande stad, skapa en hållbar miljö och ett modernt transportsystem samt att tillvarata och utveckla Solnas park-, natur- och kulturmiljöer. Översiktsplanen aktualiserades 2020 (aktualitetsförklaring 2020) och 2024 (Planstrategi Solna stad).

Trafikplan för ett växande och hållbart Solna (2021)

Planen redogör för Solna stads strategier avseende gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik samt godstransporter utifrån klimatstrategins mål. Fyra övergripande strategier identifieras vilka innebär att minska behovet av resor och transporter med bil, verka för fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken, utnyttja goda kollektivtrafiklägen för bebyggelse och fortsätta utveckla gång- och cykelinfrastrukturen.

Parkeringsnorm för Solna stad (2024)

Solna stads parkeringsnorm fungerar som underlag för dimensionering av parkering för bil och cykel vid framtagande av detaljplan eller bygglovsbeslut. Parkeringsnormen anger minimikravet på parkering och om detaljplanen tillåter kan fler parkeringsplatser upprättas än minimikravet. Parkeringsnormen är ett verktyg i arbetet med minskad bilanvändning och i arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen eftersträvas en låg användning av bil. Även olika mobilitetsåtgärder presenteras som syftar till att minska antalet parkeringsplatser för bil ytterligare.

Solna stad cykelplan (2016)

Ett mål som framgår i Solna stads översiktsplan är att det ska vara möjligt att nå hela staden till fots eller med cykel. Cykelplanen är en del i arbetet

med att skapa goda förutsättningar för ett ökat användande av cykel och skapa ett nät som upplevs tillgängligt, säkert och attraktivt med hjälp av riktlinjer som beskriver tillgängligheten och statusen på cykelstråken. Cykelplanen presenterar mål och strategier i arbetet och lägger fram förbättringsförslag i cykelvägnätet.

Regional cykelplan för Stockholm (2020)

Den regionala cykelplanen för Stockholms län lägger fram den utvecklingslinje som regionen avser för cykelanvändningen och överensstämmer med genomförandet av RUFSS 2050. Cykeln beskrivs som en viktig del i omställningen till ett mer hållbart transportsystem och målet är att cykelanvändningen ska öka och stå för 20% av samtliga resor i Stockholms län till 2030. De områden som identifierats som viktiga i uppfyllandet av målet är transportinfrastruktur, kommunikation, trafikinformation, kombinationsresor och samverkan kring folkhälsa. En viktig del i transportinfrastrukturen är det regionala cykelstråk som pekas ut i planen som binder ihop målpunkter i länet och är därför prioriterade stråk.

Arenakrav i Allsvenskan (2024)

Svenska Fotbollsförbundet ställer krav på arenor som ska hålla Allsvensk standard. I arenakraven ingår anläggningskriterier och säkerhetskrav på anläggningen. Kraven berör flera områden som omklädningsrum, media, kapacitet och parkering.

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Övergripande

Planområdet är beläget i centrala delarna av Solna stad och tillhör det område som benämns som Skytteholm. Norr om planområdet går Frösundaleden och i öster Huvudstagan. På platsen finns idag en av snabbmatskedjan MAX:s restauranger med tillhörande parkering samt drive-thru. Väster och söder om restaurangen ligger Skytteholms IP. Till Skytteholms IP hör fyra fotbollsplaner varav en har läktare som kan ta upp till 4 000 åskådare. Planen är hemmaplan för AIK damer samt Vasalund IF herrar. Söder om planområdet finns flera olika typer av idrottsanläggningar som basketplan, beach-volleybollplan, parkourpark, samt andra typer av ytor för aktivitet som hundrastgård, parkytor och utegym. Området Skytteholmsfältet, som planområdet angränsar till, är bilfritt och flera gång- och cykelvägar går genom området. I närheten av planområdet, norr om Frösundaleden, finns Råsunda IP och i väst Solnahallen. Runt området finns flera skolor, arbetsplatser och bostäder. Öster om Huvudstagan finns en bensinstation, Skytteholmsberget samt Solna centrum med flera butiker samt Solna stads stadshus. De grupper som främst rör sig inom planområdet är besökare till restaurangen, barn och unga som idrottar samt besökare till idrottsevenemang.



Figur 1 Översiktskarta över området idag med cykelstråk och målpunkter i området

3.2 Gångtrafik

Planområdet är en del av ett större gångvägnät som kopplar samman Solna centrum med omkringliggande områden. Runt och inom området rör sig människor i olika åldrar med olika målpunkter olika tider på dygnet. Längs Frösundaleden och planområdet går en separerad gång- och cykelbana. Gående kan ta sig över Frösundaleden via ett signalreglerat övergångsställe i samband med korsningen Frösundaleden/Huvudstagatan nordöst om planområdet. I korsningen finns även ett signalreglerat övergångsställe över Huvudstagatan.

Längs med Huvudstagatan finns en gångbana på respektive sida om vägen. Gångbanan på den östra sidan svänger in på Centrumslingan och fortsätter följa vägen mot Solna Centrum. Gångbanan på den västra sidan av Huvudstagatan ansluter till Frösundaleden norr om planområdet. Inom planområdet rör sig gångtrafikanter till största del i blandtrafik.

Utöver de gångbanor som finns i anslutning till de större vägarna är Skytteholm ett i stor utsträckning bilfritt område med flera gång- och cykelbanor till de olika målpunkterna som finns i området.

Från planområdet är det ca 340 meter till Solna centrums södra tunnelbaneuppgång samt busstorget vid Solna centrum och ca 200 meter till den nordliga tunnelbaneuppgången. Det är ca 150 meter till tvärbanehallplasten Solna centrum och ca 170 meter till busshållplatsen Solna centrum på Huvudstagatan.

3.3 Cykeltrafik

Den separerade gång- och cykelbana som löper längs med Frösundaleden är utpekad som ett regionalt cykelstråk. Cykelbanan kopplas ihop med det regionala cykelstråket som går längs med Solnavägen öster om planområdet. Cykelbanan går längs södra sidan av Frösundaleden och är dubbelriktad utan skiljelinje mellan riktningarna. Standarden på cykelbanan är låg längs med planområdet och följer inte dagens riktlinjer för en god standard på regionala cykelstråk. Efter korsningen Frösundaleden/Huvudstagatan fortsätter den dubbelriktade cykelbanan österut men då breddad och med skiljelinje mellan riktningarna.

Längs Huvudstagatans västra sida finns ingen utpekad cykelbana utan cyklisterna rör sig blandat med gångtrafikanterna. Sträckan är inte skyltad för något trafikslag men det finns en cykelpassage över lokalgatan in på planområdet som indikerar att cyklister rör sig på vägen. Cyklister kan ta

sig över Frösundaleden via det signalreglerade övergångstället och vidare över den signalreglerade passagen som finns vid spårområdet. I utkanten av skogsområdet på Skytteholmberget finns en cykelbana som går längs med berget och längre söderut möter upp med Huvudstagatan. Inom planområdet saknas cykelbanor och cyklister rör sig i blandtrafik.

Cykelvägvisare finns utplacerade i korsningen Frösundaleden/Huvudstagatan samt på Centrumslingan.

Cykelvägarna runt planområdet är utpekade i den kommunala cykelplanen för Solna stad. Frösundaleden och Solnavägen är fortsatt utpekade som regionala stråk i planen. Huvudstagatan ska enligt planen utvecklas till ett huvudstråk.



Figur 2 Gång- och cykelbanan längs Frösundaleden.

3.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafikunderlaget i området är gott med flera alternativ av färdmedel och linjer. Den närmaste hållplatsen är tvärbanestationen Solna centrum. Inom 500 meter från planområdet ligger tunnelbanestationen Solna centrum samt ett flertal busslinjer.

Den tunnelbanelinje som går förbi Solna centrum är blå linje 10 som trafikerar sträckan Akalla-Kungsträdgården. Tunnelbanan har frekventa avgångar cirka var sjunde minut under rusningstrafik, och cirka var tionde till var femtonde minut övrig tid. Restid till T-centralen är ungefär 9 minuter.

Linjen är under utbyggnad och sträckan Akalla-Kungsträdgården ska förlängas till Barkarby i norr och till Nacka respektive Hagsätra i söder.

Tvärbanan trafikerar sträckan Sickla-Solna station där Solna centrum är stationen innan Solna station. Avgångarna sker med en frekvens på 7-8 minuter under rusningstrafik. Till Solna station tar det 2 minuter där pendeltåg ansluter, och 4 minuter till Sundbyberg station som har pendeltågs- och regionalstågskoppling.

Eftersom planområdet är beläget i nära anslutning till Solna centrum trafikerar flera busslinjer sträckorna runt om planområdet. Linje 506 har hållplatsläge på Huvudstagatan tillsammans med linje 152 i norrgående riktning och 197 i södergående riktning. Resterande hållplatser ligger på busstorget i anslutning till den södra tunnelbaneuppgången.

Tabell 1 Busslinjer som trafikerar planområdets närhet, samt turtäthet under vardag samt helg.

Linje	Sträcka	Avgångar (vardagar / helger)
113	Blackebergs gård-Solna centrum	10-15 min / 30 min
129	Brommaplan-Solna centrum	15-20 min / 15-20 min
152	Solna centrum-Liljeholmen	20 min (endast rusningstrafik) / -
197	Stockholm C-Solna centrum-Sollentuna	30 min (nattbuss) / -
502	Solna centrum-Ulriksdal station	30 min / 60 min
505	Solna centrum-Ulriksdal station-Bagartorp	30 min / 30 min
506	Karolinska sjukhuset-Hallonbergen	15 min / 30 min
509	Solna centrum-Danderyd sjukhus	15-30 min / 15-30 min
512	Spånga station-Solna centrum	15-30 min / 30 min
513	Solna centrum-Hagalund-Solna centrum	15-30 min / 30 min

3.5 Biltrafik

Infarten till planområdet ligger på Huvudstagatan och kopplar till lokalgatan inom planområdet som mynnar ut i en parkering. På lokalgatan inom planområdet är hastighetsgränsen 30 km/h och på Huvudstagatan 40 km/h. Det finns två körfält i respektive riktning på Huvudstagatan. Vid Huvudstagatans möte med Frösundaleden tillkommer ett körfält i nordlig riktning, där två fält svänger västerut och ett österut. På Frösundaleden är hastighetsbegränsningen 50 km/h. Centrumslingen som nås öster om planområdet är en lokalgata som sträcker sig från Huvudstagatan, parallellt med Frösundaleden och sedan fortsätter parallellt med Solnavägen och mynnar ut i ett parkeringsdäck. Hastighetsbegränsningen på Centrumslingen är 30 km/h där det är ett körfält i varje riktning utan linjedragning mellan fälten.

Frösundaleden är idag hårt belastad vilket ger upphov till köbildningar under maxtimmar. Även Huvudstagatan har under vissa tidpunkter längre köer. Vid utfart från planområdet till Huvudstagatan uppstår det vid maxtimmar kö inne på området på grund av att det är svårt för bilisterna att hitta luckor att ta sig ut från området vilket identifierades som ett problem vid platsbesöket.

3.6 Parkering och angöring

Det finns två parkeringar på planområdet idag. Den ena tillhör restaurangen och består av 28 platser varav två platser är reserverade för rörelsehindrade. Längs med Frösundaleden och den norra fotbollsplanen, på lokalgatan Huvudstagatan, finns en större allmän gatuparkering mot avgift. Parkeringen har låg standard med ojämnt underlag och det är otydligt var gränserna för parkeringsplatserna går. På gatuparkeringen finns det även plats för uppställning av buss. Cykelparkering finns inom planområdet i en begränsad utsträckning med fem platser utanför huvudentrén till idrottsplatsen samt fem platser innanför i anslutning till plan C. Angöring i form av lämning och hämtning, sker i första hand på parkeringen tillhörande restaurangen och Skytteholms IP, samt via den parkering som ligger öster om Huvudstagatan.

Leveranser till restaurangen sker via restaurangens södra sida mellan uteserveringen och drive-thru-slingan. Via ytan nås både restaurangen och ett miljöhus.

På parkeringen inom planområdet finns en grind som reglerar trafik in till Skytteholms IP. Innanför grinden finns även en bakgård där bland annat sopsortering finns samt olika typer av servicefordon står parkerade.



Figur 3 Överblick över markanvändningen i området idag

3.7 Närliggande exploateringsprojekt

Det finns projekt i närheten av planområdet som planeras eller utvecklas just nu. Öster om planområdet ligger Solnavägen där vägen ska omvandlas från att vara en trafikled till att bli en levande stadsgata och kopplas ihop med Hagastaden.

Väster om planområdet planeras kvarteret Byggmästaren med 325 nya bostäder och ca 3000 kvadratmeter verksamhetslokaler. Även Solnahallen, belägen mellan Skytteholm IP och Byggmästaren, är under utredning.

3.8 Brister och möjligheter

Trafikläget på platsen uppvisar idag flera brister men även möjligheter. De främsta bristerna uppstår som en följd av den mängd trafik som passerar inom och förbi området. Platsen är belastad av samtliga trafikslag som konkurrerar om gaturummet. Förutom att framkomligheten blir låg som ett resultat av den höga trafikmängden, ger den även upphov till otrygghet.

De många vägar och spår som går i närheten av planområdet skapar tillsammans barriärer som utgör hinder för trafikanter av olika slag, men framför allt för gång- och cykeltrafikanter. Exempelvis behöver

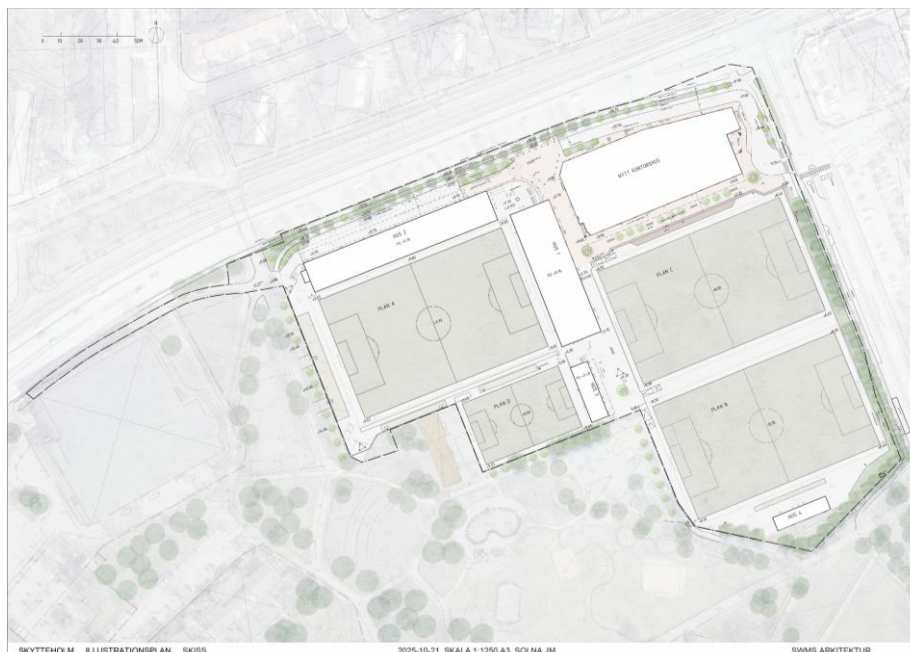
gångtrafikanter som ska ta sig över Huvudstagatan öster om planområdet korsa fyra körfält via ett obevakat, övergångsställe något som kan upplevas som riskfyllt och stressande för de olika trafikslagen eftersom mittrefugen och väntytan mellan körfälten är smal. Gång- och cykeltrafikanter har i viss utsträckning begränsade möjligheter att röra sig i och runt området på ett säkert sätt. Inom själva planområdet saknas det i stort gång- och cykelvägar eller andra ytor avsedda för att gångtrafikanter ska kunna röra sig säkert. Längs med Huvudstagatan närmast planområdet rör sig gångtrafikanter och cyklister blandat på gång- och cykelbanan. Den uppdelade banan på Frösundaleden mellan Ankdammsgatan och Huvudstagatan är smal och har låg standard vilket kan ge upphov till konflikter och riskfyllda möten mellan trafikslagen.

Samtidigt finns det flera möjligheter att förbättra trafiksituationen i området. Inne på Skytteholmsfältet finns stora bilfria ytor med gång- och cykelvägar som har potential att utvecklas och förlängas in i planområdet. Området ligger dessutom nära kollektivtrafik vilket innebär goda förutsättningar för att främja ett lågt bilanvändande men samtidigt behålla en hög tillgänglighet. Dessutom finns många olika målpunkter i området som enkelt nås med gång och cykel vilket även det är en god förutsättning för att få ner bilanvändningen i och runt området.

4 Planförslag

4.1 Övergripande

Planförslaget tar ett helhetsgrepp över trafikstrukturen inom planområdet. Förslaget anpassas delvis efter befintlig struktur som fotbollsplaner, park och omkringliggande vägnät och syftar till att bli en länk som kopplar samman Skytteholm med Solna centrum och Råsunda. Förslaget har utgått från de trafikala behov som identifierats av de olika användargrupperna och platsens användning gör att trafiksäkerheten är en viktig fråga att hantera i lösningen. På platsen rör sig bland annat många barn och unga som ska till träningar samt matchbesökare som ger upphov till stora flöden människor. Träningar och matcher är ofta schemalagda på eftermiddagar eller kvällar vilket innebär att många rör sig runt området när det är mörkt ute. Därför är det viktigt att åtgärder görs som minskar risker för olyckor, som att ha tydliga gång- och cykelbanor inom planområdet, låg hastighet på lokalgatan, väl upplyst i området och bra sikt. En annan aspekt i arbetet med att skapa säkrare trafikförhållanden på platsen är att uppmuntra besökare att inte ta bilen då gångtrafikanter hamnar i en utsatt position där stora mängder bilar finns.



Figur 4 Situationsplan daterad 2025-10-21. Källa: SWMS Arkitektur

4.2 Trafikala behov

Inför framtagande av en trafiklösning för planområdet har en rad behov identifierats som lösningen behöver ta hand om och möta. Behoven har identifierats utifrån de olika aktörernas önskemål och funktioner; Skytteholms IP, kontorsbyggnaden samt kommunen som helhet.

4.2.1 Skytteholms IP

På Skytteholms IP har flera idrottslag i olika åldrar träningar och matcher, framför allt på kvällar och helger. Vid tränings- och matchtillfällen sker många lämningar och hämningar av spelare med bil vilket ger upphov till mycket biltrafik på platsen. Ett behov finns av ytor anpassade för detta rörelsemönster som är tydliga, trafiksäkra och underlättar trafikflödena.

Till Skytteholms IP kommer personal ta sig de flesta dagarna om året vilket ger upphov till viss trafik inom området samt behov av parkering.

Skytteholms IP har målsättningen att uppnå allsvensk och internationell standard på arenan i samband med detaljplaneläggningsen. Svenska fotbollsförbundet, SvFF, ställer särskilda krav på dessa arenor. Kraven är delvis kopplade till parkering och handlar om att tillgodose parkering för rörelsehindrade, plats för uppställning av två bussar och tio bilar i anslutning till arenan som är avsedda för funktionärer och spelare samt att supporterbussar ska kunna anvisas till parkeringsplats. Parkeringen ska även enligt krav vara inhägnad.

Skytteholms IP behöver även kunna ta emot leveranser samt hantera bortforsling av avfall.

4.2.2 Kontorshuset

Till kontorshuset kommer en del av personalen ta bilen vilket innebär fler trafikrörelser på platsen jämfört med idag, framför allt på vardagsförmiddagar och vardagseftermiddagar. Parkering av dessa fordon kommer ske inne i kontorsbyggnaden i parkeringsgaraget vilket innebär att gatan med infarten behöver kunna hantera sådana rörelser.

Kontoret kommer även vara i behov av att kunna ta emot leveranser samt avfallshantering. När transporter och besökare ska ta sig till kontoret behöver orienterbarheten på platsen vara överskådlig och tydlig för att underlätta besöket. Även besökare till kontoret ska parkera i parkeringsgaraget i byggnaden.

4.2.3 Omgivning

Runt Skytteholms IP och nya kontorsbyggnaden, framför allt söder om planområdet, finns flera andra funktioner som ställer krav på utvecklingen. I Skytteholm finns målpunkter som attraherar personer i olika åldrar och olika tider på dygnet, som parken, stråk och andra aktiviteter, vilket gör att området måste vara lättillgängligt, tryggt och orienterbart alla tider på dygnet.

Även det regionala cykelstråk som går längs med Frösundaleden behöver behålla sin position som ett prioriterat stråk i samband med exploateringen. Standarden på stråket är på sina håll låg idag, framförallt längs med planområdet, och skulle behöva höjas för att bli mer tillgängligt och uppmuntra till gång och cykel.

Gång- och cykelnätet behöver i stort vara tillgängligt och tryggt för människor i olika åldrar och med olika förutsättningar, både för att öka trafiksäkerheten i området men också för att uppmuntra till en lägre andel bilanvändning och en högre andel cyklister och gående.

Planområdet har god försörjning av kollektivtrafik med tunnelbana, tvärbana och bussar, samt närhet till pendeltåg. Försörjningen behöver fortsatt vara god och inte få en negativ påverkan av exploateringen i området för att få ner antal fordonsrörelser inom och runt platsen.

Tabell 2 Sammanställning av trafikala behov för respektive funktion

Skytteholm IP	Kontorsbyggnaden	Allmänhet
Hämta/lämna (angöring) Hög trafiksäkerhet Personalparkering Besöksparkering Allsvensk/internationell standard Leveranser/avfall	Personalparkering Leveranser/avfall God orienterbarhet Besöksparkering	Lättillgängligt Hög trafiksäkerhet Tryggt Inbjudande Tillgänglig kollektivtrafik

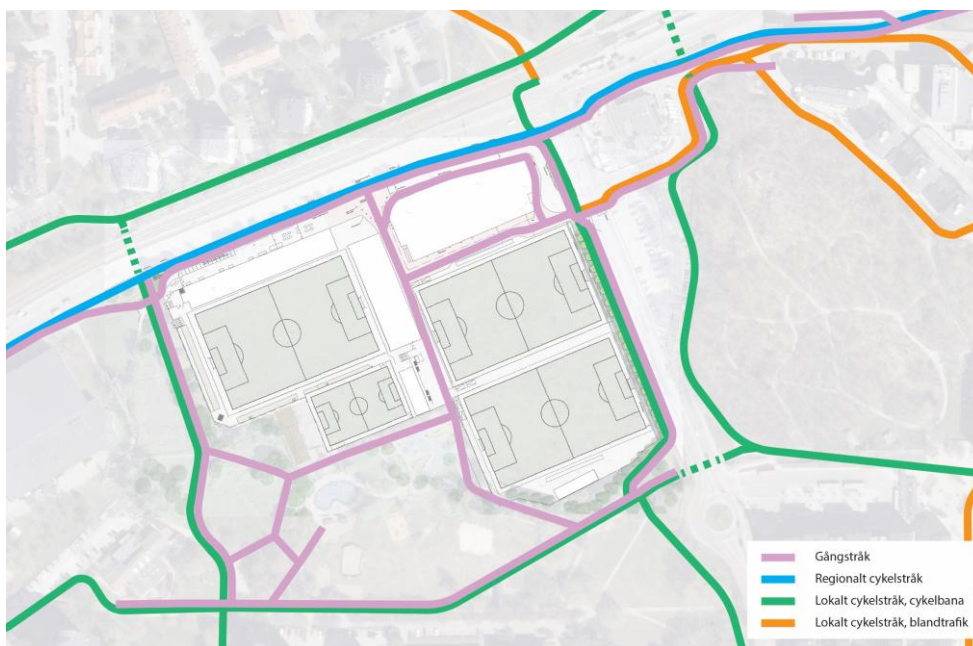
4.3 Gångtrafik

Planförslaget syftar till att skapa bättre förutsättningar för gångtrafikanter genom ett sammanhängande gångbanenät som kopplas ihop med omgivande nät, som Skytteholmsparken, Råsunda, Huvudstagatan och Frösundaleden.

Idag saknas i stor utsträckning ytor inom planområdet som är avsedda för gångtrafikanter. Därför är förslaget att upprätta gångbanor utmed Frösundaleden, längs kontorsbyggnaden samt mellan byggnaderna som kan brukas av besökare till kontoret eller idrottsplatsen, samt av allmänheten, se figur 5. Gångbanorna inne på området blir ett mer naturligt val för de som ska röra sig inom området än att gå längs med Frösundaleden eller inne i Skytteholmsparken. Gångbanorna blir inte bara säkrare för gångtrafikanter, även orienterbarheten ökar. Det aktivitetsstråk som planeras att gå mellan kontorsbyggnaden och plan C ska vara inbjudande för allmänheten och vara en naturlig fortsättning av Skytteholmsparken och en inbjudande entré in på området från Huvudstagatan.

Förslaget föreslår en ny utformning av gång- och cykelbanan längs med Frösundaleden. Den befintliga gång- och cykelbanan blir med förslaget enbart en cykelbana. Gångbanan läggs istället söder om trädraden i en bana i nivå med planområdet. Vid gång- och cykeltunneln under Frösundaleden i områdets västra del kommer cykelbanan gå över tunneln, som den befintliga banan gör idag, och gångbanan leds ner i nivå med gång- och cykelbanan som går under tunneln, och sedan följer den nya angöringsgatan upp till Frösundaleden. Det finns en risk att konflikter uppstår där gång- och cykelbanan korsar angöringsgatan. Även om det handlar om låg trafiktäthet finns det ändå risker kopplat till bilar som korsar gång- och cykelbanor. En risk identifieras just vid tunneln där sikten kan bli sämre för samtliga trafikslag i korsningen. Därför är det viktigt att trafiken på platsen regleras och att hastighetsminskande åtgärder sätts in för att minska risken för konflikter och olyckor.

Gångbanan längs med Huvudstagatan föreslås breddas och ska separera gång- från cykeltrafik för att undvika konflikter mellan trafikslagen. Förslaget är att gångbanan ska ligga närmast körbanan i och med att angöringsfickor föreslås anläggas längs kantstenen. Det gör att cyklisterna inte riskerar att cykla in i dörruppslag eller hamna i konflikter med gångtrafikanter som ska ta sig över cykelbanan. De åtgärder som föreslås på Huvudstagatan leder till att övergångsstället över Huvudstagatan, i korsningen med Centrumslingan, blir säkrare att korsa i och med att den breddade mittrefugen skapar en rejäl väntyta. En väntyta mellan körriktningarna samt endast tre körfält istället för fyra gör övergången säkrare. Vid övergångsstället kommer även busskuddar anläggas som en hastighetssäkrande åtgärd.



Figur 5 Gång- och cykelstråk inom och runt planområdet

4.4 Cykeltrafik

Planförslaget syftar till att främja cykelanvändandet och få fler att välja att ta cykeln till området istället för bilen. Därför har planförslaget tagit fram flera cykelfrämjande åtgärder. Ett förslag är att förbättra cykelbanorna runt om planområdet genom att dels bredda cykelbanan längs med Frösundaleden, dels att uppföra en cykelbana längs med västra sidan av Huvudstagatan.

Övergångsstället över Huvudstagatan i korsningen med Centrumslingan blir tryggare för cyklister att korsa i och med att mittrefugen breddas vilken skapar en väntyta för cyklisterna.

Inne på planområdet ska det finnas ett flertal cykelparkeringar, både vid kontorsbyggnaden och vid Skytteholms IP. Cykelparkeringar ska finnas vid flera platser beroende på från vilket håll cyklisten kommer från. Ett cykelrum ska uppföras i kontorsbyggnaden med plats för cirka 400 cyklar som är avsedda för personal i kontoret, se avsnitt 4.7.3.1 om cykelparkering.



Figur 6 Gång- och cykelbana längs med Frösundaleden i samband med bensinstationen, på andra sidan korsningen Frösundaleden/Huvudstagatan är ett bra exempel på hur samma gång- och cykelbana vid planområdet kan utformas.

4.5 Kollektivtrafik

Planförslaget har som målsättning att inte försämra förutsättningarna för kollektivtrafiken i området då kollektivtrafikunderlaget är en förutsättning för att få besökare till platsen att inte välja bilen. I och med att planområdet ligger i nära anslutning till Solna centrums busstorg trafikerar många linjer Huvudstagatan. Därför är det viktigt att förslaget inte ger konsekvenser som begränsar busstrafikens framkomlighet.

4.6 Biltrafik

Planförslaget har som syfte att skapa en tryggare trafiksituation för samtliga trafikslag inom planområdet vilket innebär att planen har en större påverkan på biltrafiken. En del i förslaget är att stänga av ett av de två körfälten längs Huvudstagatan i södergående riktning på sträckan mellan korsningen Huvudstagatan/Centrumslingan och cirkulationsplatsen söder om planområdet i anslutning till busstorget. Genom att stänga av ett av körfälten regleras hastigheten på sträckan samtidigt som det avstängda

körfältet kan fungera som angöringsficka. Dessutom möjliggör lösningen att bussen får en egen ficka vid hållplatsläget.

Från planområdet föreslås att förbjuda vänstersväng ut på Huvudstagatan. Detta för att minska risken för köbildning inne på planområdet då det kan vara svårt vid maxtimmarna för fordonen som ska ut från området att hitta en lucka där en vänstersväng kan genomföras säkert. Lösningen syftar även till att minska risken för att fordon blir stillastående i korsningen Huvudstagatan/Centrumslingan. Istället ska de fordon som vill svänga vänster i korsningen från planområdet svänga höger, köra söderut på Huvudstagatan och använda cirkulationsplatsen vid bussterminalen för att vända tillbaka mot Frösundaleden.

In- och utfarten till planområdet ligger fortsättningsvis på Huvudstagatan. Lokalgatan inne på planområdet är dubbelriktad med en vändplan vid gatans slut för att möjliggöra vändning. Ytterligare en infart till området tillkommer på Ankdammsgatan som endast fordon med behörighet kan nyttja, vilket i första hand rör sig om spelarbussar eller leveransfordon som är över 12 meter (sker vid undantagsfall). Infarten kopplas ihop med planområdet med en enkelriktad angöringsgata. Med denna koppling undviker större fordon att vända eller backa inne på planområdet, se figur 7. På angöringsgatan, utanför Skytteholms IP, ska reserverade parkeringsplatser finnas som endast får nyttjas av vissa fordon vilka även dessa kommer ha möjlighet att köra in på området via Ankdammsgatan.

I och med att många människor kommer röra sig på platsen vissa tider på dygnet och vissa dagar ska hastigheten inom planområdet inte överskrida 30 km/h. Utformningen av platsen kommer göra det svårt för fordon att överskrida den hastigheten.



Figur 7 Möjliga fordonsrörelser inom planområdet

4.7 Angöring och parkering

4.7.1 Angöring

En fråga som har prioriterats i framtagandet av en trafiklösning för platsen är angöringsytor som möjliggör lämna- och hämtarörelser. Med dessa menas de rörelser som görs när exempelvis föräldrar ska lämna och hämta sina barn på träningar eller matcher. Även om det identifieras ett behov av åtgärder som får fler att välja att gå, cykla eller åka kollektivt till platsen har ett behov av ytor avsedda för hämta och lämna prioriterats högt. Behovet identifieras även vid matcher, besök till kontoret, restaurangen med mera. För att möjliggöra angöring har ytor på platsen avsatts till just detta. Längs med Huvudstagatans västra sida, görs det högra körfältet om till angöringszon. Det kommer finnas plats för ca 10 personbilar. Parkering föreslås tillåtas 10 minuter. Med planförslaget upprättas även en angöringsyta framför kontorsbyggnadens huvudentré vilken angränsar till aktivitetsstråket. Ytan är dimensionerad för en färdtjänstbil. I och med att ytan är i anslutning till aktivitetsstråket blir stråket en tydlig entré in till Skytteholmsområdet. Mellan kontoret och IP:n kommer en vändplan finnas vars syfte är att de som kör in på området ska kunna vända på ett trafiksäkert sätt och köra ut samma väg utan att köra in i parkeringshuset. Vändplanen är dimensionerad för att ett fordon på maximalt 12 meter, t.ex. en sopbil, ska kunna vända på ytan med backrörelser. Det förväntas ske

viss lämning och hämning även vid denna yta som behöver tas i beaktning vid utformning. Angöring antas även fortsätta ske på den parkeringsplats som finns på östra sidan om Huvudstagatan, se figur 8.

Den angöringsgata som planeras att dras mellan Ankdammsgatan och Huvudstagatan är i stor utsträckning en säkerhetsåtgärd som gör att större fordon, som spelarbussar eller stora leveranser, undviker backrörelser vilket är ett riskfyllt moment som helst ska undvikas. Samtidigt blir sträckan förbi Skytteholms IP en yta anpassad efter de krav som kommer från SvFF.

4.7.2 Bilparkering

Framtagande av parkeringstal i utredningen utgår från stadens parkeringsnorm. Normen skiljer på parkeringstal för olika geografiska zoner och verksamheter. Parkeringsnorm i Solna stad finns för bostäder och kontor. Ingen parkeringsnorm finns för restaurang, idrottsverksamhet eller annan typ av träningsverksamhet (exempelvis gym). Därför behöver en separat bedömning för dessa verksamheter tas fram i denna trafikutredning.

4.7.2.1 Parkeringstal för bil

För att beräkna behovet av parkeringsplatser för bil till kontoret och Skytteholms IP har ytorna för respektive verksamhet och funktion sammanställts enligt tabell 3. Byggnaderna har andra funktioner som inte omfattas av tabellen då denna utredning endast är intresserad av nedanstående funktioner för att beräkna parkeringsbehovet.

Tabell 3 Sammanställning av ytor i respektive verksamhet efter funktion, ungefärliga.

Verksamhet	Antal kvadratmeter (ljus BTA)
Kontorsbyggnad	
Kontor	20 025
Restaurang	1 155
Kommersiell lokal (gym)	300
Skytteholm IP	
Kontor Hus 1	350
Kontor Hus 2	55

Parkeringsstalet för kontor varierar för olika zoner i kommunen och för zon 2, som planområdet ligger i, innebär det 7 bilparkeringsplatser per 1000 ljus BTA. Tabell 4 presenterar uppskattat behov utifrån ovanstående parametrar.

Tabell 4 Parkeringstal (bil) för kontor för respektive verksamhet

Verksamhet	Antal kvadratmeter (ljus BTA)	Antal parkeringsplatser (7 bpl/1000 kvm ljus BTA)
Kontorsbyggnad		
Kontor	20 025	140
Skytteholm IP		
Kontor/ledarrum	405	3

För Skytteholm IP är det endast ytorna som är benämnda som kontor eller ledarrum i planritningen som är inräknade tabell 4. Annan personal är också kopplad till Skytteholm IP, som t.ex. tränare, som inte har behov av kontor. Alltså antas behovet av parkering för personalen vara större än vad tabell 4 visar. Eftersom träningar och matcher till största del pågår under kvällstid och helger görs bedömningen att personal till Skytteholm IP kan nyttja kontorsbyggnaden under den tiden.

I och med att restaurangen och gymmet bedöms ha som mest aktivitet utanför kontorstimmar görs bedömningen att dessa verksamheter kan nyttja parkeringen i kontorsbyggnaden vid behov. Verksamheternas begränsade ytor och närhet till gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik gör att behovet av parkering för bil antas vara relativt begränsat. Därför bör verksamheterna, tillsammans med IP:n, kunna samnyttja parkeringsgarage.

4.7.2.2 Parkeringslösning för bil

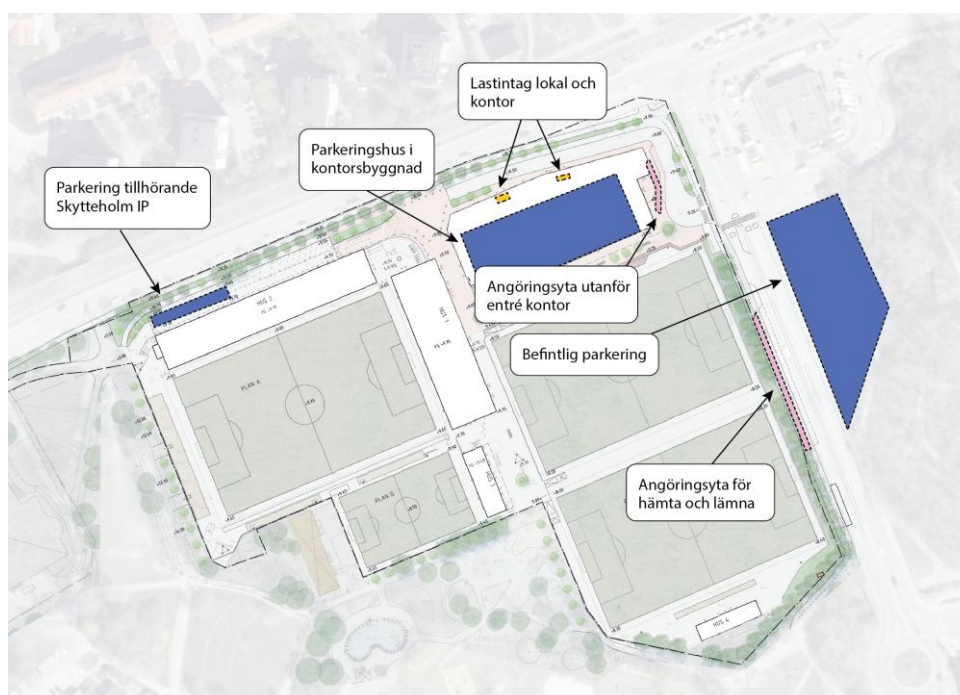
Parkeringsgaraget är avsatt för kontorspersonal och besökare till kontoret under dagen och till allmänheten under kvällar och helger, vilket innebär till stor del besökare och personal till idrottsplatsen. Infart till garaget sker via gatan inne på området som nås via Huvudstagatan. Parkeringen kommer alltså samnyttjas för att möjliggöra en högre belägningsgrad och undvika att platser står tomma stora delar av dygnet.

Garaget ska inrymma cirka 200 platser där ungefär hälften av platserna är belägna på parkeringsvåning 1 och hälften på parkeringsvåning 2. Eftersom behovet av platser är runt 140 kan övriga platser disponeras efter andra behov, exempelvis besökare till kontoret, idrotten, parken, restaurangen och gymmet. Fördelningen mellan funktionerna är inte fastställd i dagsläget.

Behovet av parkering för idrottensanläggningen varierar, alltså är det större efterfrågan vissa dagar. Den lösning som föreslås är att bilparkering till idrotten i den mån det är möjligt löses i kontorshusets garage genom samnyttjande och alternativt på närliggande parkeringsytor, se figur 8. För anställda på idrottsplatsen kan parkering ske på den avgränsade parkeringsytan intill plan A när plats finns, se avsnitt 4.7.2.3, och i övrigt i kontorshuset.

4.7.2.3 Krav Svenska Fotbollsförbundet

I enlighet med krav från SvFF ska en arena som håller allsvensk standard ha tio parkeringsplatser i anslutning till arenan vilka löses via angöringsgatan som nås via Ankdammsgatan och beläggs framför Skytteholm IP. Där ordnas även två uppställningsplatser för buss. Parkeringsplatserna kommer omges av ett staket som det går att ta sig in i arenan från, vilket i sin tur minskar utsattheten för spelarna, domarna och andra aktörer.



Figur 8 Tillgängliga parkeringsytor för bil inom och i nära anslutning till detaljplaneområdet

4.7.3 Cykelparkering

Parkeringstal för cykel tas i den mån det är möjligt fram i enighet med Solna stads parkeringsnorm. Parkeringsnormen anger parkeringstal för cykel för kontorsverksamhet. Det finns inget parkeringstal för idrottsverksamhet eller likande i normen.

4.7.3.1 Parkeringstal för cykel

Kontorsverksamhet

Solna stads parkeringsnorm för cykel vid kontorsverksamhet utgår från en arbetstäthet om 15–20 kvm ljus BTA per anställd. För verksamheternas kontor innebär det antal anställda enligt tabell 5.

Tabell 5 Uppskattning antal anställda

Verksamhet	Antal kvadratmeter (ljus BTA)	Antal anställda (1 p/15–20 kvm)
Kontorsbyggnad		
Kontor	20 025	1 000 – 1 340
Skytteholm IP		
Kontor/ledarrum	405	20 – 27

Cykelplatser per anställd fastställs i riktlinjen som 0,4 platser per anställd vilket ger ett parkeringstal för cykel enligt tabell 6.

Tabell 6 Uppskattat behov av cykelparkering för kontor inom planområden

Verksamhet	Antal kvadratmeter (ljus BTA)	Antal anställda (1 p/15–20 kvm)	Cykelparkeringsplatser (0,4 p/anställd)
Kontorsbyggnad			
Kontor	20 025	1 000 – 1 340	400 – 540
Skytteholm IP			
Kontor/ledarrum	405	20 – 27	8 – 11

Cykelparkering till kontoret ska ordnas i cykelrum som nås via garageinfarten till kontorsbyggnaden. I rummen planeras det för ca 400 platser i tvåvåningsställ. Cirka 320 platser planeras till entréplan och ca 80 platser till parkeringsvåning 2. Cykelrummen ska förses med automatiska

dörröppnare och andra faciliteter som främjar cyklande, som möjlighet till tvätt och cykelpump. Ett omklädningsrum ordnas i anslutning till cykelrummet på entréplan. Cykelparkering inne i byggnaden anses därför möta behovet av cykelparkering.

Väderskyddad parkering utanför kontoret ordnas för besökare. Vid entré till kontorsdelarna av byggnaderna tillhörande Skytteholms IP anläggs parkering för personal. Eftersom antal platser endast beräknas utifrån funktionen kontor ingår inte tränare och annan personal i parkeringstalet. Därför bedöms behovet för cykelparkering vara större än tabell 6.

Idrottsverksamhet

Solna stad har inga riktlinjer för cykelparkeringstal intill idrottsanläggningar och förklarar i parkeringsnormen att det är något som ska tas fram projektspecifikt. Därför har utredningen använt *Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar från Stockholms stad* som en riktlinje. Strategin redovisar olika faktorer som påverkar behovet av parkeringsplatser, som tillgång till kollektivtrafik, typ av idrottsverksamhet, geografiskt läge, tillgänglighet, grupper som nyttjar platsen samt möjlighet till samnyttjande av platser. Utredningen utgår från antal platser per besökare (inkl. anställda) vilket innebär 0,2–0,6 platser per besökare.

Utifrån det faktum att planområdet används i hög utsträckning av barn och unga, ligger centralt i Solna i nära anslutning till regionalt cykelstråk och huvudcykelstråk samt att det med stor sannolikhet kommer ske samnyttjande av cykelparkeringsplatserna inne på området görs bedömningen att parkeringstalet bör hamna i den övre delen av spannet. Samtidigt är det inte önskvärt att cykelparkeringar står tomma och tar upp yta som hade kunna användas till annat. Därför föreslår utredningen att behovet av cykelparkering ska ses över med tiden och att förutsättningar ska finnas för att ta bort platser eller sätta in fler platser om behovet uppstår.

På Skytteholm IP görs ett antagande om att det på en vanlig veckodag pågår ca åtta träningar samtidigt. Ett antagande görs om 20 personer per träning vilket innebär 160 personer samtidigt på platsen. Med detta antagande och tillämpat parkeringstal om 0,5 innebär det ett behov av 80 cykelparkeringsplatser på Skytteholm IP till vardags. Utredningen anser att behovet ska anpassas efter vardagstillfällena och inte efter extremfall, när det är match och ca 6500 personer väntas på området, eftersom det antas

ske endast några få gånger om året och skulle innebära låg beläggning av platserna övriga dagar.

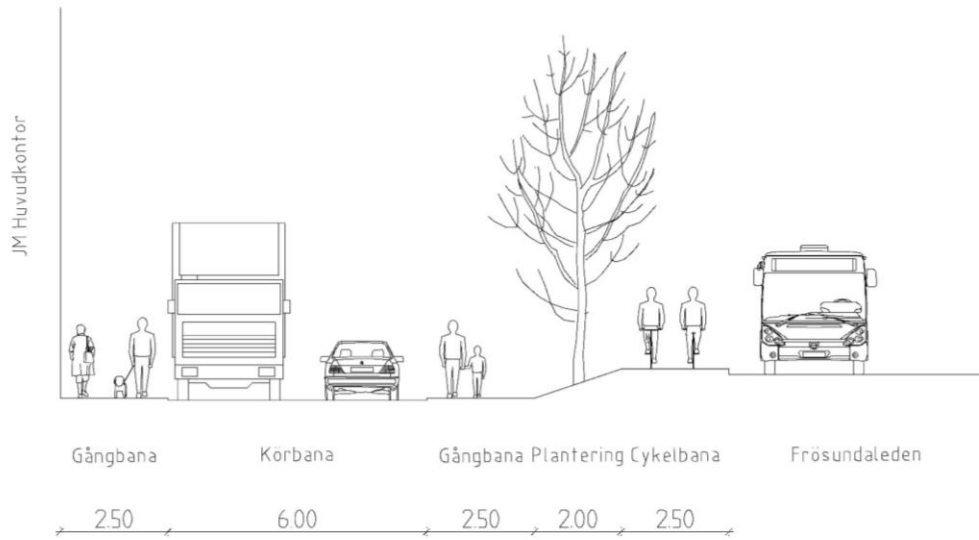
Tabell 7 Behov av cykelparkeringsplatser baserat på olika situationer

Situation	Uppskattat antal besökare	Behov platser cykelparkering
Vardag	160	80
Max	6 500	3 250

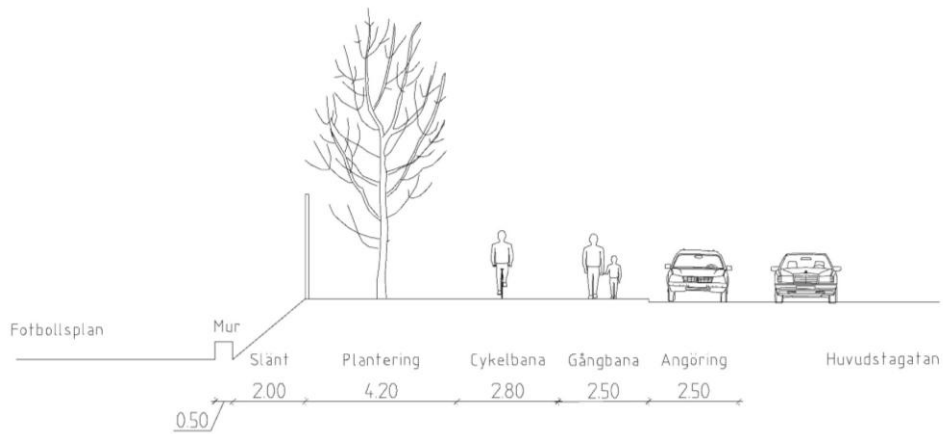
Till Skytteholms IP ska det finnas cykelparkering vid samtliga entréer samt i närheten av verksamheterna i bottenvåningen på kontorsbyggnaden. Samtliga eller majoriteten av platserna ska vara väderskyddade och envåningsställ. Inom området ska det finnas tillgång till servicestation för cykel och tillsammans med utformningen och placeringen av cykelparkering ska dessa faktorer bidra till att minska bilanvändningen till området. Personal till Skytteholms IP hänvisas till väderskyddad parkering i anslutning till huvudbyggnaderna.

4.8 Sektioner

Figur 9 och 10 visar på två sektioner över de två större gatorna, Frösundaleden och Huvudstagatan, som omger området och visar på hur området ligger i förhållande till omkringliggande vägnät.



Figur 9 Sektion över Frösundaleden



Figur 10 Sektion över Huvudstagatan

4.9 Trafikanalys

Planförslaget har även analyserats ur kapacitets- och framkomlighetsperspektiv i analysprogrammet PTV Vissim 2024. Det övergripande vägnätet med Frösundaleden och Huvudstagan är redan i dagsläget högt trafikerade gator. Skattade dygnsflöden på gatorna är 28 800 fordon per dygn på Frösundaleden och 13 300 fordon per dygn på Huvudstagan.

Gatorna är även begränsade av de trafiksignaler som angränsar planområdet i och med att de enbart släpper igenom en viss mängd trafik per tidsenhet. Om signalerna inte hade varit begränsande faktorer hade antagligen trafikmängderna på platsen varit större.

För att genomföra analysen har indata analyserats i form av trafikmätningar gjorda av Solna stad samt inköpt GPS-data från fordon. Kommunens mätningar utgörs dels av slangmätningar från 2015, dels från svängandelar och flöden från trafiksignalens detektorer, dels från uppdaterade mätningar från 2024 på ett fåtal platser. GPS-data har köpts in och har bearbetats i GIS. Samtliga indata har sammanställts för att ta fram ett nuläge som kodas in i en trafikmodell. Utöver kvantitativa indata har även platsbesök gjorts där kölängder, körbeteenden och hastigheter uppmärksammats.



Figur 11 Översiktsbild från GPS-data över hur de genomsnittliga hastigheterna omkring planområdet ser ut under en eftermiddags maxtimme (16.00-17.00). I figuren är röda vägsegment långsamma och gröna segment snabba. De är dock inte relativa hastighetsbegränsningen.

Trafiken analyseras över maxtimme, främst eftermiddagens maxtimme, då denna enligt trafikmätningar blir dimensionerande i och med besök till Skytteholms IP. Trafiken är dock hög även under förmiddagens maxtimme.

Därefter konverteras maxtimmestrafiken från analyserna till dygnstrafik genom samma dygnsfaktor (hur stor andel av dygnets totala trafik som rör sig genom systemet på eftermiddagens maxtimme) som dagens trafikmätningar visar på.

Ytterligare indata som har använts som underlag är signalplaner. Detta är för Frösundaledens korsning med Huvudstagatan, samt de två närliggande korsningarna på Frösundaleden, alltså korsningarna med Grängsgatan samt Solnavägen.

Den totala utbredningen av analysmodellen syns i figur 12.

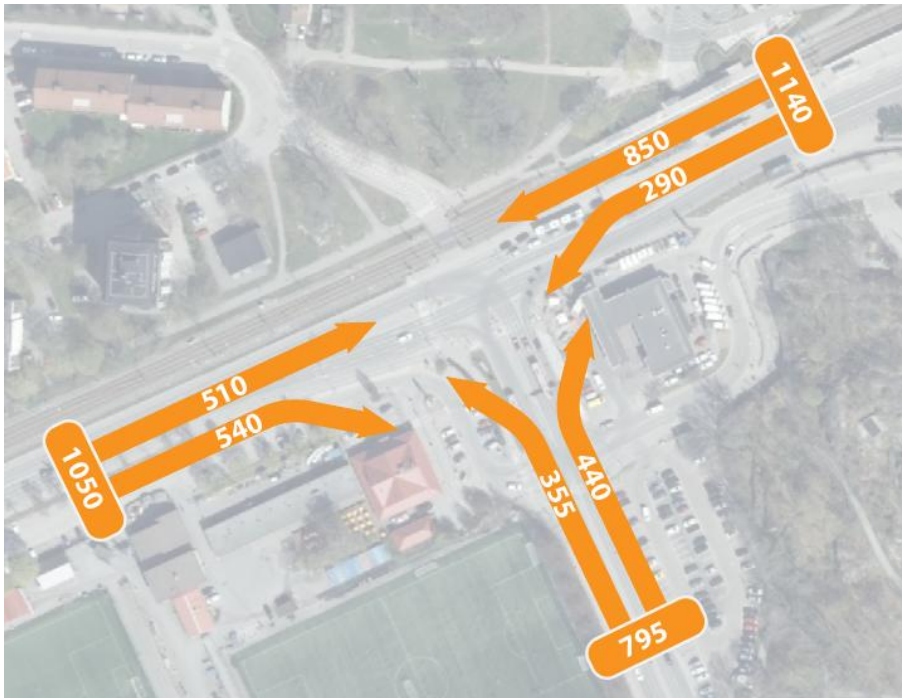


Figur 12 Totala utbredningen av analysmodellen. Längs Frösundaleden går start och slutlänkarna utanför bilden för att skapa kömagasin in i trafiksignalerna.

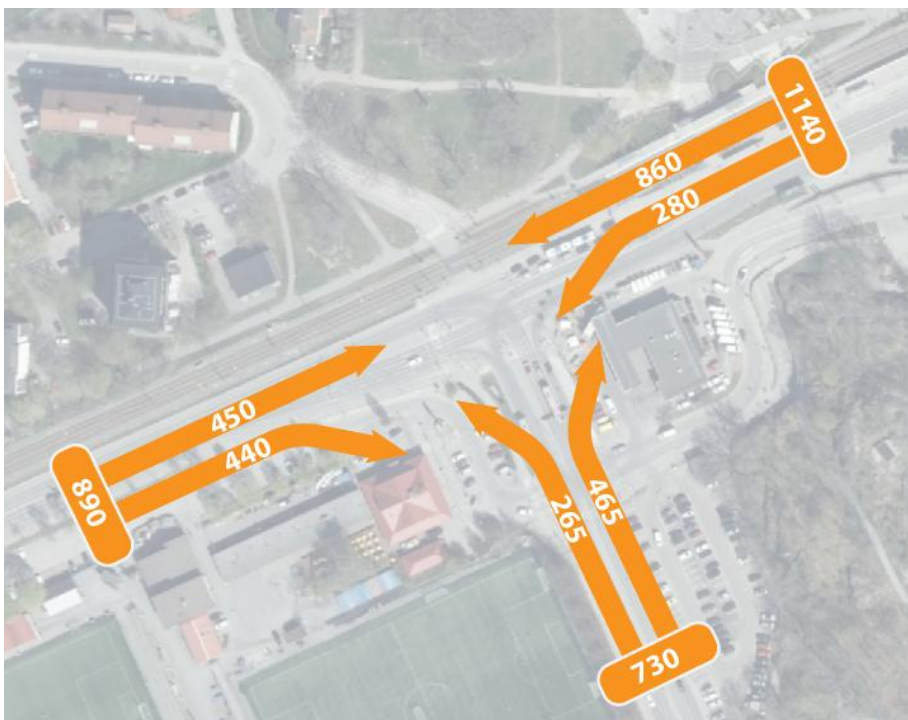
I figur 13 och 14 nedan syns de flöden som har uppmätts i planprogrammets utformning. De motsvarar relativt väl dagens flöden då maxtimmen, som tidigare nämnts, begränsas snarare av trafiksignalerna än trafikefterfrågan. Till modellerna tillkommer även gång- och cykeltrafikanter baserat på platsbesök och generell uppfattning om vilka stråk som används flitigast.

De bussar som nämnts i 3.4 Kollektivtrafik på sida 10, Tabell 1, har även de lagts in i modellen, och trafikerar planområdet som de gör i dagsläget. I dagsläget finns busskörfält i östgående riktning på Frösundaleden, på sträckan mellan Grängsgatan och Huvudstagatan. I modellen är även ett

busskörvält inlagt i västgående riktning på samma sträcka efter kommunens önskemål.



Figur 13 Flöden under maxtimmestrafiken vid korsningen Frösundaleden – Huvudstagatan.



Figur 14 Flöden under förmiddagens maxtimme.

Den risk som identifierats är den föreslagna angöringsfickan för hämta och lämna längs med Huvudstagatan. När fordon ska köra till eller från angöringsytan finns det en risk att köbildning kan uppstå, speciellt under dygnets maxtimmar, vilket kan ha konsekvenser på bussens framkomlighet. Därför gjordes analyser där förslaget med angöringsfickan testats, samt med den beräknade trafiken under maxtimme. I analyserna uppstår ingen märkbar fördröjning för busstrafiken till följd av den nya utformningen, angöringsplatserna, eller den ökade trafiken från planområdet.

Skytteholms IP tar emot många människor under evenemang redan i dagsläget, och fler väntas det bli om idrottsplatsen byggs om till allsvensk standard som drar till sig större publik. För att testa kapaciteten vid evenemang har tester gjorts där mycket större flöden gångtrafikanter rör sig till och från arenan. I testet rör sig även bilister i större utsträckning till idrottsplatsen och angöringen längs Huvudstagatan. Det orsakar inga större fördröjningar eller kölängder i nätverket i övrigt i och med aningen lägre övrig trafik under kvällstid i enlighet med trafikmätningarna ovan.

5 Mobilitet

Frösundaleden är idag högt belastad och det finns en risk att kapaciteten på planområdet under vissa tider på dygnet överskrids som en följd av hög bilanvändning. I syfte att få ner bildanvändandet i området föreslås det att mobilitetsåtgärder sätts in. De mobilitetsåtgärder som görs ska främja gång och cykelanvändandet och genom detta reducera behovet av antalet parkeringsplatser. Som utgångspunkt används Solna stads parkeringsnorm som föreslår åtgärder för att minska bilparkeringstalet för bostäder och arbetsplatser. Om arbetsplatsen sätter in mobilitetsåtgärder som föreslås i parkeringsnormen kan parkeringstalet reduceras beroende på vilket och hur många åtgärder som görs. Denna trafikutredning ser även ett behov av mobilitetsåtgärder avseende idrottsplatsen. Förutom att mobilitetsåtgärderna leder till ett lägre behov av parkeringsplatser minskar även trafiken på platsen vilket skapar säkrare förhållanden.

För kontor finns ett flertal förslag på mobilitetsåtgärder som presenteras i Solna stads parkeringsnorm. Åtgärderna kan ge avdrag på bilparkeringstalet, beroende på hur många som tillämpas. För att få färre att vilja ta bilen till arbetet föreslås en avgiftbelagd parkering som betalas dagsvis istället för månadsvis. Ett annat förslag är att skapa goda förutsättningar för att ta cykeln till arbetsplatsen med hjälp av cykelförråd, omklädningsrum och god cykelinfrastruktur. Andra åtgärder som föreslås är cykelpool, mobilitetsspott i form av ekonomiska resurser för att främja ett lågt bilanvändande och spridning av information och kunskap om hållbart resande.

Även för idrottsplatsen föreslås mobilitetsåtgärder för att styra bort trafik från maxtimmarna på området. Genom att erbjuda cykelfaciliteter av god standard, som tillgänglig cykelparkering, förvaring av kläder och tillgång till cykelpump uppmuntras spelare och besökare till idrottsplatsen att ta cykeln framför bilen. En annan åtgärd som föreslås är att avgiftsbelägga parkeringsgaraget även efter kontorstid för att få färre att vilja ta bilen till området.

6 Planens konsekvenser

6.1 Gångtrafik

Planförslaget prioriterar gångtrafikanternas framkomlighet och tillgänglighet högt. Ett behov som identifierades tidigt i processen var att skapa bättre förutsättningar att ta sig både till, från och inom området till fots. Genom att upprätta gångbanor inom planområdet längs med kontorsbyggnaden och Skytteholms IP blir det inte bara tryggare att röra sig på platsen, orienterbarheten ökar också. En annan målsättning med planförslaget är att skapa en mer inbjudande och attraktiv miljö som upplevs som en naturlig fortsättning av Skytteholmsparken, där aktivitetsstråket söder om kontorsbyggnaden blir en förlängning och binder ihop parken med Huvudstagatan genom ett stråk genom idrottsplatsen. Ett tillgängligt och attraktivt gångbanenät är en viktig förutsättning för att främja en hög kollektivtrafikanvändning i området och en del i arbetet med en lägre bilanvändning.

6.2 Cykeltrafik

Planförslaget skapar bättre förutsättningar för cykeltrafiken i flera avseenden. Det kommer bli enklare, tryggare och mer inbjudande för cyklisterna att ta sig till eller passera genom området. Med planförslaget blir området en mer attraktiv plats för cyklister att röra sig inom och parkera sin cykel på. Även orienterbarheten för cyklisterna bedöms öka med den tillkommande cykelbanan längs med Huvudstagatan. Att förutsättningarna för att cykeltrafiken ska förbättras med planförslaget är en viktig del i arbetet med att uppmuntra fler att välja alternativa transportmedel framför bilen.

6.3 Kollektivtrafik

Planförslaget strävar efter att inte ha en påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet. I förslaget har kollektivtrafiken varit en viktig aspekt för platsens tillgänglighet och en förutsättning för att få besökare att välja alternativa färdmedel framför bil.

6.4 Biltrafik

Trafiklösningen kommer påverka biltrafiken i flera avseenden. Idag sker ingen reglering av trafiken från planområdet utöver att trafiken har väjningsplikt ut på Huvudstagatan. Förslaget att förbjuda vänstersväng ut från planområdet till Huvudstagatan grundar sig i risken för köbildning inne på området, speciellt under maxtimme när kontorsarbetare och fordon som lämnat av på träning ska lämna platsen. En risk med förslaget är att irritation eller förvirring kan uppstå för de bilister som inte har god platskännedom och är medvetna om möjligheten att vända tillbaka i cirkulationsplatsen längre ner på Huvudstagatan. Därför är kommunikation i form av skyltning viktigt.

6.5 Parkering och angöring

Planförslaget förändrar parkeringsförutsättningarna på platsen. Den parkeringsplats som lokalgatan mynnar ut i som finns på platsen idag upphör och parkering ska ske framför allt i parkeringsgaraget i kontorsbyggnaden. Parkeringsgaraget fungerar som ett samnyttjande av parkering för kontorsbyggnaden på dagen och för allmänheten på kvällar och helger vilket är ett sätt att optimera användningen av parkeringen och minska det totala behovet av platser.

Angöringsgatan från Ankdammsgatan, som ena delen är enkelriktad och andra dubbelriktad, bedöms vara en viktig förutsättning för att möta krav på angöring och krav från Svenska Fotbollsförbundet. Eftersom endast vissa fordon kommer ha behörighet att utnyttja gatan kan problem uppstå när fordon som är i behov att använda vägen inte har tillgång till den.

Angöringsplatsen längs med Huvudstagatan kan även den ha oönskade konsekvenser i form av stress och frustration hos förare som inte hittar en ledig angöringsyta. Även här är information till besökare till platsen viktig, där alternativa platser till att hämta- och lämna redogörs för.