

## PM

UPPDRAG P-Huset (Järva 4:17)	UPPDRAGSLEDARE Fredrik Karlsson	DATUM 2018-05-30
UPPDRAGSNUMMER 12601141	UPPRÄTTAD AV Mathias Högberg	

# Trafikutredning P-Hus (Järva 4:17)

Innehåll	
Inledning	2
Syfte	2
Bakgrund och nuläge	3
Trafik	3
Gångtrafik	3
Cykeltrafik	4
Kollektivtrafik	4
Biltrafik	5
Parkeringsituation	5
Målpunkter i området	5
Planerad och pågående exploatering	6
Parkeringshuset	6
Parkeringsbehov	6
Kvarteret Idrottsplatsen	6
Ishallarna	7
ICAs huvudkontor	7
Samnyttjande	8
Slutsats	9
Utformning/kapacitet	9
Parkeringsledningssystem	9
Trafikalstring	10
Anslutande infrastruktur	11
Gångtrafik	11
Cykeltrafik	12
Kollektivtrafik	12
Biltrafik	13
Trafiksäkerhet och trygghet	14
Rekommendation	15

## Inledning

Längs Kolonnvägen i anslutning till Signalbron till Arenastaden pågår etablering av nya verksamheter. Direkt söder om Signalbron färdigställs det som ska bli ICAs nya huvudkontor och direkt norr om Signalbron mellan Gustav III:s Boulevard och Ishallarna pågår planering för uppförandet av ett kontorshus med en simhall och kommersiella lokaler i bottenvåningen.

Exploateringarna gör att det finns ett ökat behov av parkeringsmöjligheter i anslutning till de nya verksamheterna. Etableringarna täcker inte sitt egna parkeringsbehov inom fastigheterna. Det har därför identifierats en möjlighet att uppföra ett parkeringshus innanför rampen från Signalbron till Kolonnvägen. Syftet med parkeringshuset är att i första hand tillgodose det parkeringsbehov som ICA, kontorshuset med simhall och kommersiella lokaler samt ishallarna har, men det kommer även vara öppet för allmänheten och kommer t.ex. kunna nyttjas vid evenemang vid Arenastaden.

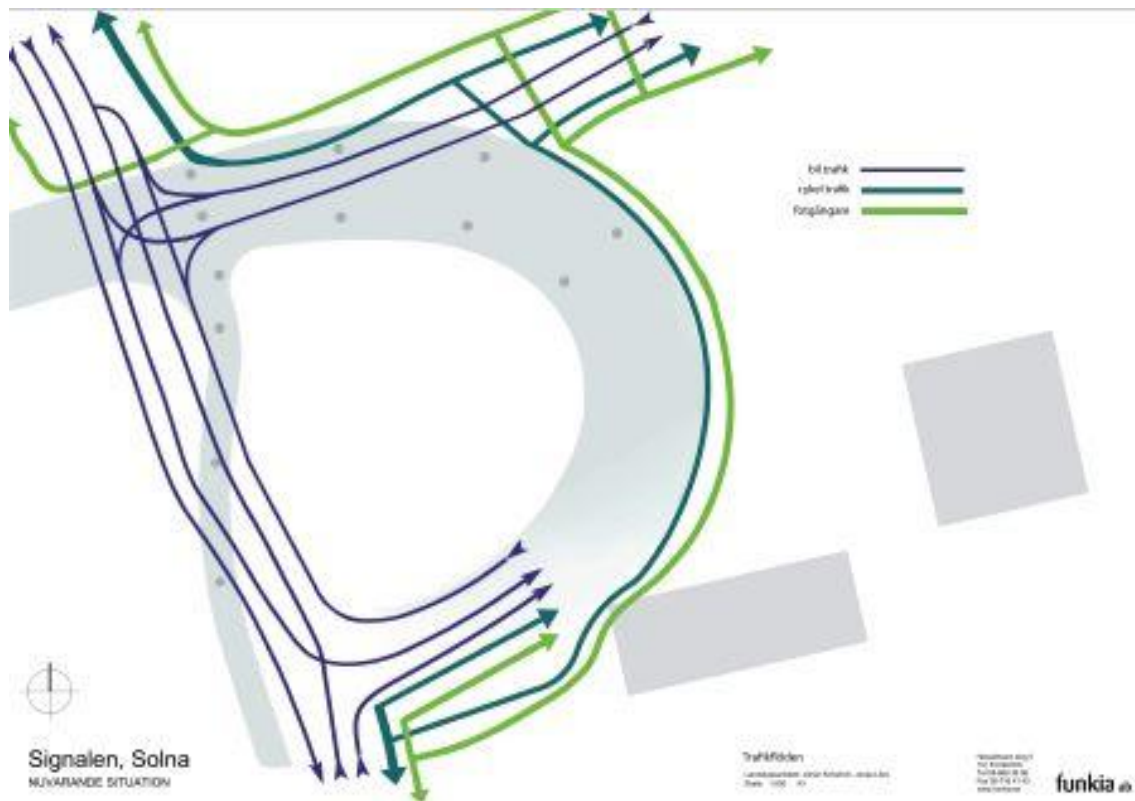
Exploateringarna i området medför en trafikökning. Detta tillsammans med planer på en sträckning av stombusstrafiken samt ett regionalt cykelstråk i området har givit upphov till att se över utformningen av trafiklösningen i området. Gatumiljön ska utformas enligt ett barnperspektiv, det vill säga trafikmiljöer som både känns trygga och är trafiksäkra och för 10-12 åringar att vistas i utan vuxet sällskap.

## Syfte

Denna trafikutredning kommer fungera dels som underlag till en ny detaljplan för nya parkeringshuset och dels som underlag för en ny trafiklösning längs Kolonnvägen vid och emellan korsningen med Gustav III:s Boulevard och Signalbron. Syftet med trafikutredningen är att beskriva parkeringshusets trafiktekniska funktion samt vilken inverkan den får på trafiken i området. Utredningen kommer också beskriva hur de nya trafiklösningarna på gatorna kring parkeringshuset kommer att fungera.

## Bakgrund och nuläge

### Trafik



### Gångtrafik

I parkeringshusets närområde finns gångbanor i anslutning till de större gatorna samt flertalet friliggande gång- och cykelvägar. I många fall går det att gå på båda sidor av gatorna, men gångnätet är inte heltäckande. Det saknas en tydlig stråkhierarki, vilket påverkar orienterbarheten negativt. På Kolonnvägen, i anslutning till parkeringshuset, är gång- och cykeltrafik separerade från varandra med en heldragen linje.

Söder om korsningen mellan Kolonnvägen och Gustav III:s Boulevard och på Signalbrons ramp är gångbanebredden dock kraftigt underdimensionerad för större flöden under kortare perioder. Sikten är undermålig under Signalbron. De skymda siktlinjerna och avskildheten under Signalbron ger en otrygg miljö. Platsen upplevs dock som väl belyst, vilket främjar trygghet, men sammantaget är bristen på trygghet ett problem. Ljudmiljön under bron är också bristfällig. Platsen är vältrafikerad och bullret stutsar mellan hårda ytor som asfalt och betong.

Två större konfliktpunkter mellan gång- och cykeltrafikanter finns under Signalbron respektive vid rampen upp mot Signalbron. Rampen har enligt relationshandlingarna en längsgående lutning upp till 6,5% efter trappan mot Kolonnvägen och saknar vilplan, vilket innebär att den

inte är tillgänglighetsanpassad. Rampen har kompletterats med en trappa vid Gustav III:s Boulevard vilket förbättrar genheten för gående västerifrån mot Arenastaden. Orienterbarheten mot Signalbron är god till följd av en synlig trappa och ramp. Trappans utformning ger även möjlighet till en naturlig övervakning som främjar tryggheten.

Strax öster om området upphör gångbanan på Gustav III:s Boulevard norra sidan för att sedan fortsätta öster om infarten till Ulriksdals IP. På södra sidan finns en gemensam gång- och cykelbana som också upphör. Utrymme finns för gående och cyklande, men är inte separerat från körbanan exempelvis med målning eller kantsten.

Trafikmiljön i anslutning till planområdet är utformat som en 50/70-miljö med höga flöden och god framkomlighet för motorfordonstrafik, vilket gör att platsen upplevs som otrygg för oskyddade trafikanter. Det finns anlagda övergångsställen, men de är ej hastighetssäkrade vilket påverkar trafiksäkerheten för gångtrafikanter. Ledstråken till passagerna är felaktigt utformade och sammanhängande ledstråk saknas på platsen.

### **Cykeltrafik**

Det förekommer såväl huvudcykelstråk som regionala cykelstråk i parkeringshusets närhet, varav ett regionalt och ett huvudcykelstråk. Stråkhierarkin mellan lokala, huvud- och regionala cykelstråk är otydlig vilket påverkar orienterbarheten negativt.

Cykelnätet uppvisar i stora drag samma brister som beskrivits ovan för gångtrafiken. Det är främst den underdimensionerade infrastrukturen och bristande sikt och genhet som skapar trafiksäkerhetsproblem och konflikter mellan gående och cyklister. Gång- och cykelbanan söder om Gustav III:s Boulevard innebär även en omväg som dessutom är kurvig. Kolonnvägen har en gång- och cykelbana längs hela sin sträckning utom just mellan Gustav III:s Boulevard och Signalbron.

Infrastrukturen uppfyller sammanfattningsvis inte Solna Stads rekommendationer om framkomlighet på de regionala cykelstråk eller huvudcykelstråk, bland annat går det inte att mötas och cykla om. I övrigt är konfliktpunkterna desamma som beskrivs för gångtrafiken.

Norr om Gustav III:s Boulevard är infrastrukturen bättre, en bredare cykelbanebredd och gång- och cykelbanan har dragits bakom busshållplatsen vilket är bra för både trafiksäkerheten och framkomligheten för både gående och cyklister. Österut på Gustav III:s Boulevard sker cykling i blandtrafik. Orienterbarheten längs denna del av stråket är bristande.

Anlagda cykelpassager finns i områdets närhet, de är dock inte hastighetssäkrade.

En cykelmätning gjord våren 2017 visar att antalet cyklister på Kolonnvägens cykelbana (söder om Signalbron) är drygt 1000 cyklister per dygn.

### **Kollektivtrafik**

Parkeringshuset ligger mellan två pendeltågsstationer, Ulriksdal och Solna station. Hållplats för stombusslinje finns på omgivande större vägar, Enköpingsvägen, E4:an och Frösundaleden. I direkt anslutning till parkeringshuset finns hållplats för lokalbuss 509, som går mellan Brommaplan och Danderyds sjukhus. Hållplatsläget i norrgående riktning finns på Kolonnvägen

och i södergående riktning ligger hållplatsläget på Gustav III:s Boulevard. Det finns även ett södergående hållplatsläge på Kolonnvägen som i dagsläget inte används (tänkt för eventuell framtida omdragning av stombusslinje). Vädskydd, bänkar och tillräckliga utrymmen för väntande resenärer finns för dagens resenärsflöde. Hållplatserna nås enkelt genom gång- och cykelvägarna i området.

### **Biltrafik**

Gatorna i närområdet består av Kolonnvägen, Gustav III:s Boulevard och Signalbron. De kopplas ihop genom korsningarna Kolonnvägen-Gustav III:s Boulevard och Kolonnvägen-Signalbron. I korsningen Kolonnvägen-Gustav III:s Boulevard har bilister från Gustav III:s Boulevard väjningsplikt mot de på Kolonnvägen. I korsningen Kolonnvägen-Signalbron har de som kommer söderifrån på Kolonnvägen väjningsplikt mot de som kommer från Signalbron samt de som kommer norrifrån på Kolonnvägen och ska upp på Signalbron. De som ska från Signalbron och söderut på Kolonnvägen har en egen ramp från bron och behöver aldrig åka genom korsningen. Gatustrukturen är bilprioriterande med breda körfält och 50 km/h som hastighetsgräns kring korsningarna.

Dygnstrafiken på vardagar på de tre gatorna är:

- Kolonnvägen: 10 300
- Gustav III:s Boulevard: 2600
- Signalbron: 11 000

### **Parkeringsituation**

I och med de nya exploateringarna kommer parkeringsbehovet kraftigt öka i området. I dagsläget finns det på platsen där det nya kontorshuset och simhallen kommer att byggas en grusad parkering. Denna parkering kommer till största delen försvinna i och med exploateringen, men en del av grusparkeringen kommer att finnas kvar på östra delen mot Ritorp. Området där ICAs huvudkontor byggs var tidigare en grusad parkering.

Längs med Gustav III:s Boulevard finns det avgiftsbelagd kantstensparkering i östra delen av gatan mot Ritorp. På gatan gäller även boendeparkering. Längs med Kolonnvägen finns ingen kantstensparkering.

### **Målpunkter i området**

Regionala målpunkter i planområdets närhet är främst Mall of Scandinavia samt Friends Arena i Arenastaden, men även Hagaparken längre åt sydöst är en viktig målpunkt. Arbetsplatser i Arenastaden samt längs väg E4:an är också viktiga regionala målpunkter likväl som Ulriksdals station och Solna station.

Lokala målpunkter är Ulriksdals idrottsplats med ishallarna med främst ungdomsverksamheter inom sporterna ishockey och konståkning. Det finns även en handfull förskolor i de närliggande stadsdelarna Ritorp och Frösunda samt grönområden som främst används av boende i Solna.

## **Planerad och pågående exploatering**

I anslutning till parkeringshuset pågår byggande av ICA:s nya huvudkontor. Bygget planeras vara färdigt för inflyttning under kvartal 3 2018. På kvarteret Idrottsplatsen planeras ett nytt kontorshus med simhall samt kommersiella lokaler i bottenplan. Byggnaden kommer vara en viktig målpunkt. Simhallen blir en viktig målpunkt för närboende, främst boende i Solna. Kontorsdelen blir i större utsträckning en regional målpunkt. De båda målpunkterna kommer besökas av olika målgrupper. De kommersiella ytorna i bottenplan kommer stärka gaturummet och kan beroende på innehåll bli målpunkter.

## **Parkeringshuset**

Parkeringshusets syfte är i första hand att tillgodose parkeringsbehovet för bilar för de nya exploateringarna i området. Parkeringshuset kommer även vara öppet för allmänheten och kan även locka besökare som ska till målpunkter i till exempel Arenastaden. Parkeringshuset kommer även tillgodose parkeringsmöjligheter för cykel och MC.

## **Parkeringsbehov**

Detta kapitel går genom de olika exploateringarna och befintliga verksamheter parkeringsbehov.

### **Kvarteret Idrottsplatsen**

Parkeringsbehovet för Kv Idrottsplatsen är utrett i "Trafikutredning Kv Idrottsplatsen" – Sweco, 2018-05-28. Utredning pekar på att den nya byggnaden med kontorsverksamhet och simhall samt kommersiella ytor i markplan kommer att bli en viktig målpunkt i området.

Parkeringsbehovet beräknades utifrån att simhallen förväntades få ett årligt besöksantal på cirka 150 000 besökare och en maxkapacitet på cirka 515 besökare och 3-4 anställda som arbetar samtidigt. Kontorsdelen förväntas få cirka 2400 anställda fördelade på en yta av cirka 29 940 BTA, varav cirka 1850 BTA utgör kommersiella lokaler. De kommersiella lokalerna antas bestå av ett gym på cirka 1330 BTA och två restauranger med mestadels besökare under lunchen med totalt cirka 520 BTA.

Parkeringsbehovet för simhallen har beräknats utifrån resvanor för besökare samt anställda eftersom p-tal för simhall inte finns med i Solna stads parkeringsnorm. Parkeringsbehovet för simhallen har beräknats utifrån resvanor för besökare samt anställda. Detta har sedan jämförts med parkeringsbehov utifrån föreslagna p-tal i handböcker samt andra kommuners parkeringsnormer. En utgångspunkt är också ett uppskattat färdmedelsval utifrån undersökningen av resvanor i Stockholms län 2015 som Trafikförvaltningen i Stockholms läns

landsting genomfört. Dessutom används resultat från besöksantal vid olika tidpunkter från en tidigare utredning av bil- och cykelparkering vid Täby simhall som Sweco genomfört.

Parkeringsbehovet för kontorshuset och de kommersiella lokalerna har beräknats med p-tal från Solna stads, Huddinges och Malmös parkeringsnorm.

Parkeringsbehov för cykel baseras på resvaneundersökningen som nämns ovan. För kontorsarbetare hos Vattenfall i närområdet cyklar cirka 20 % av de anställda till arbetet sommartid, vilket ger det uppskattade behovet av cykelparkeringar till kontoret.

Utredning kom fram till att parkeringsbehovet var enligt följande tabell:

Verksamhet	Cykelparkering (antal)	Bilparkering (antal)
Simhall (anställda)	2	1
Simhall (besök)	140	50
Kontor (anställda)	480	300
Kontor (besök)	60	60
Restaurang (anställda)	10	5
Restaurang (besök)	200	20
Gym (anställda)	1	1
Gym (besök)	50	10
Totalt	943	447

### Ishallarna

Parkeringsbehovet för ishallarna är också utredda i "Trafikutredning Kv Idrottsplatsen" – Sweco, 2018-05-28. Ishallarna har flest besökare vardagar mellan kl. 16-19 och på helgen mellan kl. 15-18. Vid träningar på kvällstid vardagar står ungefär 50-60 bilar parkerade och på helgen vid matcher står ungefär 100-150 bilar parkerade vid ishallarna. Uppgifterna är inhämtade från driftsansvarig vid ishallen. Parkeringsbehovet i ishallarna har sedan bedömts utifrån ett resonemang om bland annat samåkning till att vara 50 parkeringar.

### ICAs huvudkontor

Parkeringsbehovet för ICAs huvudkontor kommer från en trafikutredning för ICAs huvudkontor som är genomförd av Ramböll. Den visar på ett totalt parkeringsbehov på cirka 220 parkeringsplatser, då är både parkeringar för anställda och besökare inräknade. Detta parkeringsbehov var planerat att lösas inom fastigheten genom garage och markparkering. Efter Rambölls trafikutredning har ICA identifierat ytterligare ett behov av cirka 250 parkeringsplatser. Detta tillkommande behov kan inte lösas inom fastigheten och planeras lösas inom det nya

parkeringshuset. Tills parkeringshuset är färdigbyggt löses parkeringsbehovet genom parkeringsköp i Arenastaden.

### Samnyttjande

Parkeringsbehovet för kvarteret Idrottsplatsen är 447 platser, för ishallen 50 platser och för ICAs tillkommande behov som behöver lösas utanför deras fastighet 250 platser. Det totala parkeringsbehovet för dessa verksamheter blir därmed cirka 747 parkeringsplatser.

Möjligheterna till samutnyttjande av parkeringsplatser mellan olika verksamheter beror på vilken tid under dygnet som parkeringsbehovet finns och i vilken utsträckning det sammanfaller mellan olika verksamheter. Följande tidsangivelser har antagits per verksamhet, där ICAs verksamhet inkluderas i Kontor:

Verksamhet	Tid då parkeringsbehovet är som störst en vardag (maxtimme i rött)	Öppettider verksamhet (antaganden)
Kontor	06-18 (14-15)	Troligen tillgängligt dygnet runt, men personal på plats i huvudsak under angivet tidsfönster. Parkeringsbehov som störst innan hemgång påbörjas på eftermiddagen cirka klockan 15.
Simhall	14-20 (16-17)	08-22 (under dagtid i huvudsak skolklasser eller dagverksamheter som ej tar sig till simhallen med bil. Lunchsimning av kontorsanställda i närområdet, dvs ej bilburna). Parkeringsbehovet som störst timmen efter att hemgång från kontor påbörjats, cirka klockan 16.
Ishall	16-19 (16-17)	09-21 (under dagtid i huvudsak skolklasser eller annan verksamhet som ej tar sig till simhallen med bil) Träningsstider mellan 16-19.
Gym	14-20 (18-19)	07-23 (ev kan gymmet vara öppet 24 timmar per dygn).
Restaurang	11-14 och 18-23 (19-20)	11-23 (Lunchgästerna kommer i huvudsak vara kontorsanställda i närområdet, dvs ej bilburna).

Tabellen visar att maxtimmen för kontor kommer att vara den tid då parkeringsbehovet är som störst. Möjligheterna till samutnyttjande är i huvudsak förknippat med att framförallt gym och restaurang har en maxtimme som i liten utsträckning sammanfaller med övriga verksamheter. Utifrån det resonemanget antas det totala parkeringsbehovet under dygnet vara som störst cirka klockan 15, då beläggningen för kontor uppskattas ligga på ca 87 % (baserat på statistik från Arenastaden). Simhallen beräknas samtidigt ha en beläggning på ca 60 %, medan ishallarna vid klockan 15 endast har ca 10 % beläggning men som ökar snabbt till ca 60 % till klockan 16.



Beläggningen för Gym beräknas också ligga på ca 10 % klockan 15, medan restaurang endast antas ha någon enstaka gäst.

Sammantaget ger samnyttjandet det största parkeringsbehovet klockan 15 på cirka 570 parkeringsplatser. Samnyttjande sänker därmed parkeringsbehovet med cirka 25 %. Från klockan 16 och framåt avtar parkeringsbehovet för kontor, medan simhall och ishall i princip nått max beläggning nu. Däremot dröjer det ytterligare någon timme innan antalet besökare till restaurangerna ökar.

Det planerade antalet parkeringsplatser i parkeringshuset är cirka 530 platser.

### **Slutsats**

Behovsanalysen visar på att det finns ett totalt parkeringsbehov på cirka 750 parkeringsplatser. Genom samutnyttjande i det gemensamma parkeringshuset är en behovstopp identifierad till cirka klockan 15 på cirka 570 parkeringsplatser. Då antalet planerade parkeringsplatser i parkeringshuset är färre (cirka 530) än parkeringsbehovet efter samutnyttjande (cirka 570 parkeringsplatser) kommer det även fortsättningsvis finnas ett behov av parkeringsköp i Arenastaden alternativt att Solna Stad tillsammans med Fabege och de verksamheter som berör gemensamt jobbar med mobilitetsåtgärder som minskar parkeringsbehovet. Att planera för en viss underkapacitet kan vara klokt med tanke på de planer som finns för en stombusslinje längs Kolonnvägen samt en förbättrad cykelinfrastruktur till och från området.

### **Utformning/kapacitet**

Den föreslagna utformningen på parkeringshuset rymmer cirka 530 parkeringsplatser fördelat på 10 våningar. In- och utkörning till/från parkeringshuset kommer att ske via en gemensam utvändig ramp. I parkeringshuset kommer det finnas separerade ramper för in- och utfart. För att effektivt ta sig från markplan till de olika parkeringsvåningarna kommer det finnas hissar i parkeringshuset.

### **Parkeringsledningssystem**

För att parkeringshuset ska vara effektivt krävs ett effektivt och tydligt parkeringsledningssystem. Det blir extra viktigt med tanke på att parkeringshuset är relativt smalt och 10 våningar högt. Ledningssystemet behöver på ett tydligt sätt ange antalet lediga parkeringsplatser per våningsplan för att på ett snabbt och effektivt sätt hänvisa bilister till en ledig parkeringsplats och därmed undvika onödig söktrafik. Med ett effektivt parkeringsledningssystem kan samtliga parkeringsplatser utnyttjas på ett enkelt och effektivt sätt.

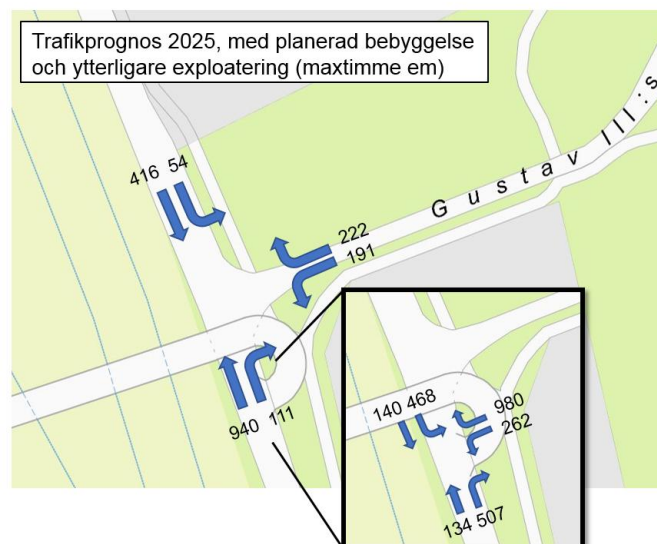
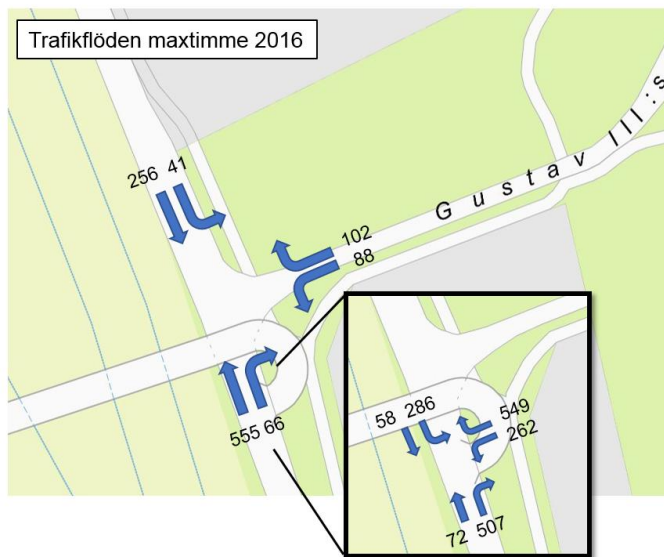
Parkeringsledningssystemet kommer ge bilisterna information vart det finns en ledig parkeringsplats redan vid infarten till parkeringshuset. Det gör det möjligt att fylla på parkeringshuset underifrån. Söktrafiken minimeras eftersom bilisterna direkt kan köra till en våning där den hänvisade parkeringsplatsen finns.

Ute på Gustav III:s Boulevard och Kolonnvägen kommer det finnas skyltning som visar på antal lediga parkeringsplatser i realtid. Det minskar risken att bilister kör fram till bommen till

parkeringshuset i onödan. Om en bilist ändå kör in till en stängd bom, finns det möjlighet att göra en U-sväng precis innan bommarna.

### Trafikalstring

Trafikalstringen i området kommer från kontorshuset/simhallen och parkeringshuset. Flödesbilderna nedan visar trafikflödet i nuläget från trafikmätning 2016 och trafikflödena för en trafikprognos för 2025, som inkluderar byggandet av kontorshuset/simhallen, parkeringshuset samt en allmän prognos från Solna stad på framtida exploatering i området.



## Anslutande infrastruktur



### Gångtrafik

Gående får tydligare stråk där Kolonnvägen får ett rakt gångstråk som ansluter mot både Signalbron och Gustav III:s Boulevard. Längs med Kolonnvägen blir det trafiksäkra övergångsställen över Signalbron och Gustav III:s Boulevard. I korsningen mellan Signalbron och Kolonnvägen kommer väjningsplikten att bli omvänd, det vill säga att fordon från Signalbron har väjningsplikt mot fordon på Kolonnvägen. Det innebär samtidigt en ökad trafiksäkerhet för gående. Gångstråket längs med Kolonnvägen blir 2 meter brett, medan cykelstråket i direkt anslutning blir 3 meter brett. Det möjliggör att gående kan mötas på gångbanan utan att behöva gå ut i cykelbanan.

Från Signalbron kommer det finnas en offentlig bro till kontorshuset och simhallen, med en offentlig integrerad trappa och hiss i byggnaden som är öppen för allmänheten och tillgänglig dygnet runt. Det innebär att gångvägen på Signalbron blir tillgänglighetsanpassad från att tidigare ha varit möjlig att nå enbart via trappor eller en ramp som inte är tillgänglighetsanpassad utan vilplan.

Övergångsstället som leder gående över Kolonnvägen till hållplatsläget i södergående riktning fyller ingen funktion om ingen buss trafikerar hållplatsläget eftersom övergångsstället enbart

leder dit. Övergångsstället bör därför tas bort om inte planerna för nystombuss på Kolonnvägen förverkligas med hållplatsläge där.

## **Cykeltrafik**

Solnas cykelplan använder de tre strategierna:

- Framkomlighet och tillgänglighet
- Trafiksäkerhet
- Drift och underhåll

Cykelplanen och Genomförandeprogrammet påtalar vikten av gena, framkomliga och säkra cykelförbindelser för att göra cykeln attraktiv, konkurrenskraftig och ett realistiskt alternativ till bilen. Detta är även något som påtalas i den regionala cykelplanen, GCM-handboken (SKL) och den nationella cykelstrategin. Särskilt viktiga stråk i detta sammanhang är de stråk som identifieras som regionala- och huvudcykelstråk.

Det regionala cykelstråket (Märstastråket), som går i nord-sydlig riktning föreslås gå längs med hela Kolonnvägen. Detta för att leda cykelstråket den genaste vägen samt längs med de nya målpunkterna längs med Kolonnvägen. Den största fysiska förändringen som då krävs är i och mellan korsningarna mot Gustav III:s Boulevard och Signalbron där det idag saknas cykelkoppling.

Den föreslagna förändringen blir en 3 m bred cykelbana intill en 2 m bred gångbana, med cykelbanan placerad närmast körbanan och där cykelbanan och gångbanan föreslås åtskiljas med en målad linje. Cyklister och gående får god framkomlighet och hög trafiksäkerhet i korsningarna mot Gustav III:s Boulevard och Signalbron, då sikten är god och tydligheten i korsningarna är hög.

## **Kollektivtrafik**

Förbättrad infrastruktur för gående och cyklister gör att anslutande kollektivtrafik blir mer attraktiv för resenärer till området kring parkeringshuset, framförallt pendeltåget vid Ulriksdal och Solna stationer.

En större förändring för kollektivtrafiken som planeras är en föreslagen omläggning av stombuss till Kolonnvägen (istället för E4:an). Det skulle ge hållplatsläge på Enköpingsvägen och ett eventuellt hållplatsläge i nära anslutning till Signalbron (troligen det redan existerande hållplatsläget på Kolonnvägen som inte används). Huruvida stombuss kommer ha en hållplats i området har stor påverkan. En stombusslinje skulle höja andelen kollektivtrafikresenärer jämfört med bilister och då även sänka behovet av bilparkeringar. Ett hållplatsläge förändrar rörelsemönstret för kollektivtrafikresenärer och tillsammans med de ökade flödena som kan förväntas uppstå påverkar det följaktligen gång- och cykeltrafikanter till hållplatsen. Vilket kommer att påverka de totala flödena till och genom området. Signalbron kommer även att användas i större utsträckning av kollektivtrafikresenärer med Mall of Scandinavia och Friends Arena som målpunkter samt regionala arbetsplatser i planområdet och dess närhet.

Hållplatsläget i södergående riktning på Kolonnvägen fyller inget syfte om den inte trafikeras av en stombusslinje. Det övergångsställe som går över till hållplatsläget bör tas bort om ingen buss ska gå där.

Hållplatsläget i östlig riktning på Gustav III:s Boulevard planeras att flyttas till öster om in- och utfarten till parkeringshuset och in- och utfarten till Signalen 4. Med en sådan placering hamnar hållplatsläget utanför de största trafikflödena (som på Gustav III:s Boulevard går mellan parkeringshuset och Kolonnvägen). Dessutom blir miljön för väntande resenärer trevligare längre österut än under Signalbron med en högljudd ogästvänlig miljö.

## **Biltrafik**

De planer som finns för korsningarna och gatorna påverkar biltrafiken i stor utsträckning. Stora förändringar är till exempel:

- Att norrgående riktning på Kolonnvägen enbart får ett körfält från korsningen med Signalbron och norrut
- Att bilister som kommer från Signalbron får väjningsplikt mot de som kör på Kolonnvägen.
- Att korsningen Kolonnvägen-Gustav III:s Boulevard blir mindre så att de väjande fordonen från Gustav III:s Boulevard kommer ut i korsningen och den siktproblematik som tidigare funnits med brofundamenten i hög grad förbättras.

Såhär skriver Solna stads trafikplanerare David Nordin om förslagen till förändring:

---

### **Bakgrund**

*Nuvarande reglering av korsningarna ger trafik till och från Signalbron företräde framför genomgående trafik på Kolonnvägen. Från Gustav III:s boulevard är sikten skyddad av brostöd.*

*För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på kommunens huvudnät föreslås ett antal åtgärder i Kolonnvägens korsningspunkter med Signalbron och Gustav II:s boulevard.*

### **Problembeskrivning**

*Kolonnvägen är klassad som kommunal huvudgata och bör därmed vara den prioriterade. I Trafikförvaltningens förslag till ökad framkomlighet för stombusstrafiken pekas Kolonnvägen ut som ett viktigt stråk. Framkomligheten för busstrafiken blir dock sannolikt låg om inte ett antal åtgärder först genomförs.*

*I överenskommelsen om planering och åtgärder för regional framkomlighet som slutits mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen, Stockholms stad, Solna stad samt Nacka kommun ska vardagstrafiken ges högre prioritet än helgtrafiken.*

### **Förslag till åtgärd**

*Kolonnvägen, som är kommunal huvudgata, blir överordnad Signalbron med ändrad väjningsplikt.*

*Vänstersvängande trafik från Kolonnvägen till Signalbron väjer för norrgående trafik på Kolonnvägen, vilket normalt är den naturliga regleringen vid T-korsningar.*

*Körfältsbyte på Kolonnvägen norrgående görs före korsning inte mitt i eller efter korsning, som idag. Växlingsproblematik undviks av att trafik från Signalbron har väjningsplikt. Trafik från Signalbron placerar sig i rätt körfält från början.*

*Med framskjuten väjningsplikt för trafik från Gustav III:s boulevard blir sikten betydligt bättre. Trafikanterna har god sikt åt vänster mot Kolonnvägen och behöver inte bekymra sig om någon kommer med hög fart på Signalbron, då dessa har väjningsplikt mot Kolonnvägen.*

---

Sweco håller med David Nordin om resonemangen rörande framkomlighet och trafiksäkerhet och stödjer därför dessa tankar på att förändra korsningarna, vilket också har legat till grund för den föreslagna nya trafiklösningen i området.

### **Trafiksäkerhet och trygghet**

Förslaget gör att den generella trafiksäkerheten i området höjs. Trafikstrukturen går från en bildominerande gatumiljö till en där samtliga trafikslag får plats. Det innebär till exempel att trafiktempot blir lägre med höjd trafiksäkerhet som följd. Både framkomlighet och trafiksäkerhet höjs för de oskyddade trafikanterna. Trafikmiljöerna ska utformas efter ett barnperspektiv. Det innebär att utformningen är anpassad så att tryggheten och trafiksäkerheten för barn på 10-12 år är så pass god att de klarar sig i trafikmiljön utan vuxet sällskap.

Stråken för gående och cyklister blir tydligare och genare. När det regionala cykelstråket dras längs med Kolonnvägen tas cykeldelen av nuvarande gång- och cykelbana på baksidan av Signalbron bort så att denna sträcka enbart blir till för gående. Detta stärker både tydligheten och trafiksäkerheten för både gående och cyklister.

När hela området förväntas få mer gående och cyklister samt fler verksamheter kommer också känslan av trygghet i området att höjas.

Siktförhållandena vid väjningsplikten på Gustav III:s Boulevard blir bättre vid föreslagen minskning av korsningsutrymmet. Siktproblematiken vid brofundamenten blir mindre. Viss problematik för trafiksäkerheten kommer ändå finnas där gående och cyklister ska passera, men är klart förbättrad jämfört med befintlig trafiklösning. Det är viktigt att dessa passager utformas och regleras så att det blir trafiksäkert, utan att samtidigt förhindra framkomligheten och bekvämligheten för busstrafiken.

Utformningen av hela området är gjord efter att antalet korsningspunkter för de olika trafikslagen ska bli så få som möjligt utan att försämra framkomligheten för något trafikslag allt för mycket. Om hållplatsläget i östlig riktning på Gustav III:s Boulevard flyttas till en placering öster om in- och utfarten till parkeringshuset minskas antalet konfliktpunkter eftersom bilflödena kommer bli betydligt lägre där.

## Rekommendation

I det fortsatta arbetet med utvecklingen av området i anslutning till Parkeringshuset har stombusslinjens vara eller inte vara störst inflytande på den trafiklösning som föreslagits. Om Solna och Trafikförvaltningen landar i att stombuss ska gå på Kolonnvägen och hållplatsläget på västra sidan av Kolonnvägen ska användas är det troligt att kollektivtrafikandelen kommer att öka i området och därmed ha en positiv inverkan på trafikflödena på Gustav III:s Boulevard och Kolonnvägen samt det lilla underskott på parkeringsplatser som parkeringsbehovet i parkeringshuset visar på.