

Trafikplan för ett växande och hållbart Solna



SOLNA STAD

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	4
Solnatrafiken idag	5
Gång- och cykeltrafik	6
Kollektivtrafik	7
Biltrafik	9
Godstransporter	11
Utgångspunkter och målsättningar	12
Nationella mål	12
Regionala mål	13
Lokala mål	14
Övergripande strategier	16
Strategier för olika trafikslag	17
Gångtrafik	17
Cykeltrafik	22
Kollektivtrafik	27
Biltrafik	31
Godstransporter	36
Genomförande och uppföljning	40
Bilagor: Typgator	
Regionalt viktiga huvudgator	
Huvudgator	
Uppsamlingsgator	
Lokalgator	

Sammanfattning

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2020 och 2021 har kommunstyrelsen fått i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder, ta fram en trafikplan för stadens gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik inklusive godstransporter, utifrån klimatstrategins mål. Syftet med trafikplanen är tydliggöra stadens inriktning och strategier för trafiksystemet. Trafikplanen ska kunna ligga till grund för planeringen av nya utbyggnadsområden/utbyggnadsprojekt i staden och för utvecklingen av den befintliga stads- och trafikmiljön i Solna.

Utgångspunkten för trafikplanen är Solna stads vision, översiktsplan och klimatstrategi. Av visionen och översiktsplanen framgår att Solna stad ska fortsätta att växa och utvecklas hållbart för alla Solnabor. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med ett modernt transportsystem och blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur. I klimatstrategin har staden lagt fast målsättningar och strategier för att staden ska vara klimatneutral år 2045 och för att staden ska vara en klimatneutral organisation år 2035, innebärande bland annat att allt resande och alla transporter ska ske klimatneutralt.

För att uppnå visionen, översiktsplanen och klimatstrategin har fyra övergripande strategier lagts fast för utvecklingen av Solnas trafiksystem:

- Minska behovet av resor och transporter med bil
- Verka för fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken
- Utnyttja goda kollektivtrafiklägen för bebyggelse
- Fortsätt utveckla gång- och cykelinfrastrukturen

Sammantaget skapar dessa strategier för utvecklingen av Solnas trafiksystem förutsättningar för miljösmarta resval för såväl Solnabor som inpendlare till Solna. Utifrån de övergripande strategierna anges i trafikplanen strategier för de olika trafikslagen – gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och godstransporter. Strategierna ska tillämpas av miljö- och byggnadsförvaltningen och stadsledningsförvaltningen vid planeringen av nya utbyggnadsprojekt/områden i staden. På motsvarande sätt ska tekniska förvaltningen tillämpa trafikplanens strategier i utvecklingen av den befintliga stads- och trafikmiljön.

Trafikplanen gäller, liksom klimatstrategin, till år 2035 och år 2045. Trafikplanen ska följas upp parallellt med klimatstrategin och ska vid behov korrigeras om det sker ändringar av målsättningarna i klimatstrategin. I övrigt ska en uppdatering och revidering av trafikplanen ske parallellt med att översiktsplanen aktualitetsförklaras eller alternativt uppdateras.



Bakgrund

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2020 och 2021 har kommunstyrelsen fått i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder, ta fram en trafikplan för stadens gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik inklusive godstransporter, utifrån klimatstrategins mål. Syftet med trafikplanen är tydliggöra stadens inriktning och strategier för trafiksystemet. Trafikplanen ska kunna ligga till grund för planeringen av nya utbyggnadsområden/utbyggnadsprojekt i staden och för utvecklingen av den befintliga stads- och trafikmiljön i Solna.

Utgångspunkten för trafikplanen är Solna stads vision och översiktsplan, som har antagits i politisk enighet. Visionen, som ligger till grund för alla styrdokument lyder på följande sätt:

Solna ska vara en sammanhållen och levande stad, som växer och utvecklas hållbart för alla Solnabor. Staden kännetecknas av trygghet och öppenhet, där allas potential tas tillvara. Vi erbjuder kunskap, kreativitet och upplevelser som ökar regionens attraktionskraft.

I översiktsplanen anges att visionen för stadsutvecklingen innebär att Solna ska växa på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt, där de olika stadsdelarna, med sina olika karaktärer, tillsammans formar en sammanhållen stad. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med ett modernt transportsystem och blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur.

I övrigt utgår trafikplanen från målsättningarna i stadens klimatstrategi. Stadens klimatmål innebär att år 2045 ska Solna vara en klimatneutral stad, innebärande bland annat målsättningen 100 procent klimatneutralt resande och transporter. Solna stads egen organisation ska nå denna målsättning redan år 2035. För att nå målet måste antalet resor och transporter minska och en omställning ske från fossila till förnybara drivmedel.



Solnatrafiken idag

En stor del av Solnas yta utgörs av infrastruktur och trafikrelaterade verksamheter. De statliga Europavägarna E4, E20 och E18 genomkorsar staden, liksom de två nationella järnvägslinjerna Ostkustbanan och Mälardalen. Trafikverket och Jernhusen har också stora rangerbangårdar i Solna i Tomtebodavägen och Hagalund. Till detta kommer anläggningar för kollektivtrafik, kommunala vägar och gång- och cykelvägar.

Trafikbelastningen är relativt hög i Solna. Det beror framför allt inte på Solnaborna, utan på trafikbelastningen från icke-Solnabor. En stor del av trafiken är genomfartstrafik till följd av att de stora statliga vägarna Europavägarna E4, E20 och E18 genomkorsar staden. På de mest belastade statliga respektive kommunala vägarna uppgår det maximala antalet fordon per dygn till 133 000 (E4), 37 000 (Frösundaleden) och 28 000 (Enköpingsvägen).

Solna har också högst nettoinpendling i riket, till och med högre andel än Stockholm. Under 2019 pendlade 87 000 personer in för att arbeta i Solna, medan 33 000 Solnabor pendlade för att arbeta utanför staden. Av Solnaborna både bor och arbetar 12 000 inom stadens gränser. Med de pågående och planerade utbyggnadsprojekten i staden och i den övriga regionen, som kommer resultera i fler boende och arbetsplatser, kommer trafikbelastningen att öka ytterligare.

Region Stockholms och Stockholms stads senaste resvaneundersökning (RVU) bland Stockholms läns invånare från 2019 visar på övergripande nivå att andelen som reser med bil har minskat, medan andelen resor med gång- och cykel har ökat sedan den förra resvaneundersökningen 2015. I förhållande till länet som helhet är det en mindre andel av Solnaborna som reser med bil, medan andelen gång och cykelanvändare är betydligt högre i Solna än i länet som helhet. Kollektivtrafikens andel är konstant över tid, men eftersom stadens invånarantal har ökat under samma tid har antalet kollektivtrafikresor ändå ökat kraftigt. En betydligt större andel av Solnaborna, cirka 10 procent fler, reser kollektivt jämfört med länet i övrigt. När även de som pendlar in till Solna räknas in har kollektivtrafikresandet de senaste tio åren ökat med nästan 50 procent. Bakom utvecklingen ligger stora insatser, inte minst från fastighetsägarna i Arenastaden, Solna Business Park och Solna Strand, för att styra arbetspendlingen till kollektivtrafik och cykel.



Gång- och cykeltrafik

Solnaborna och verksamma i Solna går eller cyklar i allt högre grad, enligt SL:s resvaneundersökningar år 2015 och 2019. Potentialen för cykelpendling är hög i Solna. Enligt Region Stockholm är Solna den kommun i Stockholms län som når flest arbetsplatser inom både 30 och 45 minuters cykling. Region Stockholms resvaneundersökning visar att 57 procent av Solnaborna i åldersgruppen 16–84 år har tillgång till en fungerande cykel eller el-cykel. Staden arbetar aktivt med att förbättra de regionala cykelstråken och de kommunala huvudcykelstråken för att dra nytta av denna potential.

Solna har idag cirka 6,9 mil gång- och cykelvägar. Sedan 2015 har cykelvägnätet byggts ut med drygt 3 kilometer nya cykelbanor (gångbanor utmed gator oräknade). Dessutom har en betydande uppgradering och kvalitetshöjning av redan befintliga cykelstråk genomförts utifrån cykelplanen. Det har i första hand skett genom separering av gång- och cykelvägar, men även genom andra standardhöjande åtgärder främst på de regionala cykelstråken.

För gångtrafiken är närhet, tillgänglighet, trygghet och säkerhet viktiga aspekter för att upplevas som ett tänkbart alternativ till övriga färdssätt. Solna har historiskt lidit av att vara en genomfartskommun, vilket skapat stora barriärer i form av järnvägar, motorvägar och andra stora trafikleder. Därför har stora delar av staden inte upplevts som särskilt fotgängarvänlig.

Genom nya utbyggnadsprojekt blir staden mer promenadvänlig än tidigare. Inriktningen för planeringen är att bygga bort barriärer, skapa nya kopplingar och länka ihop stadsdelar för att skapa en mer sammanhållen stad. Inriktningen är också att skapa ett modernt transportsystem med ett attraktivt gång- och cykelvägnät.



Kollektivtrafik

Det finns idag två pendeltågsstationer, sex tunnelbanestationer samt tre tvärbanehallplatser inom staden. Även pendeltågsstationen och tunnelbanestationen i Sundbybergs centrum ligger inom gångavstånd för många bostäder och arbetsplatser i Solna. Flera stombusslinjer och busslinjer som ger regional tillgänglighet har sträckning genom Solna.

Under den senaste tioårsperioden har kollektivtrafikens andel av det totala resandet till och från Solna ökat med nästan 20 procentenheter. Solna är nu den kommun i regionen som har den högsta andelen kollektivtrafikresor med en marknadsandel på 44 procent.¹⁾ Det förklaras bland annat av utvecklingen av Arenastaden, med en mängd nya arbetsplatser i bra kollektivtrafikläge, samt Citybanans tillkomst, som tillgängliggjort Stockholms centralaste delar på ett betydelsefullt sätt för pendeltågsresenärerna.

Antalet kollektivtrafikresenärer mellan 2015 och 2019 har ökat med cirka 3 000¹⁾ fler resande per dag och 64 procent av invånarna har något sorts resekort för kollektivtrafiken som används vid kollektivtrafikresor. Solnaborna har 400 meter eller kortare till en hållplats och mindre än fem procent av Solnaborna har längre än 1 000 meter till en spårbunden station för kollektivtrafik.

1) Källa: Fakta om SL och regionen 2019

Antal påstigande en vintervardag 2019

Station	Buss	Pendeltåg	T-bana	Tvärbana	Totalt
Bergshamra	1 000		6 700		7 800
Huvudsta	50		4 200		4 300
Näckrosen	700		4 500		5 200
Solna station	4 600	20 900		5 200	30 700
Solna Business Park*	250			2 700	2 950
Solna centrum	5 600		11 400	3 100	20 100
Solna strand	700		4 400		5 100
Ulriksdal	1 800	4 700			6 500
Västra skogen	550		7 800		8 350

Källa: Fakta om SL och regionen 2019.

*) Avser endast trafikerade stationer i Solna Business Park – ej Sundbybergs centrum.

Antal avstigande en vintervardag 2019

Station	Buss	Pendeltåg	T-bana	Tvärbana	Totalt
Bergshamra	1 300		6 200		7 500
Huvudsta	60		4 300		4 300
Näckrosen	850		4 800		5 650
Solna station	4 100	20 600	4 900		29 600
Solna Business Park*	200			2 400	2 600
Solna centrum	4 600		11 800	3 400	19 800
Solna strand	900		4 500		5 400
Ulriksdal	1 800	4 500			6 300
Västra skogen	400		7 900		8 300

Källa: Fakta om SL och regionen 2019.

*) Avser endast trafikerade stationer i Solna Business Park – ej Sundbybergs centrum.

För att kollektivtrafiken ska få ökad konkurrenskraft gentemot biltrafiken och ta ytterligare andelar behöver restidskvoten mellan dessa trafikslag minska. Det kan uppnås dels genom att befintlig busstrafik prioriteras i vägnätet, dels genom att kollektivtrafiken byggs ut. Det pågår en utbyggnad av ytterligare tre tunnelbanestationer på den nya tunnelbanelinjen till Arenastaden och planering av en ny pendeltågsstation i Huvudsta. Det genomförs också åtgärder, i form av särskilda busskörvägar, för att förbättra framkomligheten i stombussnätet.



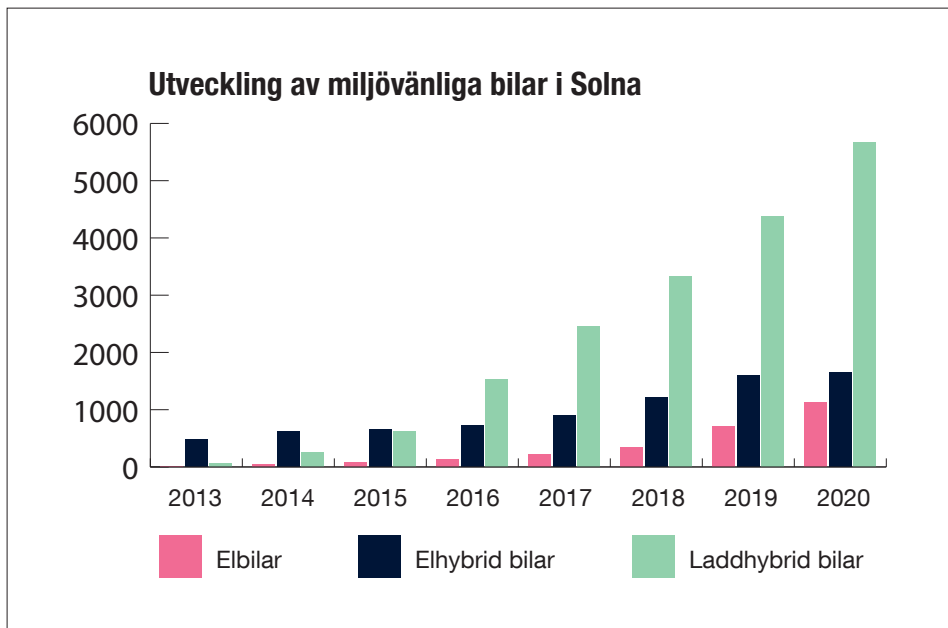
Biltrafik

Vägnätet i staden ger goda förutsättningar för hög tillgänglighet, men biltrafiken ger också upphov till bland annat föroreningar av luft och vatten. Transporter, personbilstrafik och gods- trafik/tunga fordon, står för nästan åttio procent av växthusgasutsläppen inom Solna. En stor del av utsläppen från transporter inom stadens gränser, genereras av den genomfartstrafik som går på de statliga vägarna genom Solna, E4, E18 och E20, som också är klassade som riks- intressen. Den största kommunala gatan – Frösundaleden med anslutande Huvudstaleden – är av Trafikverket klassad som en, för framkomligheten, regionalt viktig kommunal väg. Den är även klassad som en sekundär transportled för farligt gods.

Under perioden 2015 – 2019 har biltrafikens andel av det totala resandet till och från Solna minskat. Även bilinnehavet i Solna har minskat. Redan tidigare var bilinnehavet i Solna för- hållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län, det ligger på cirka 0,5 bilar per hushåll inklusive leasingbilar och avställda bilar, vilket är en minskning sedan 2016.²⁾

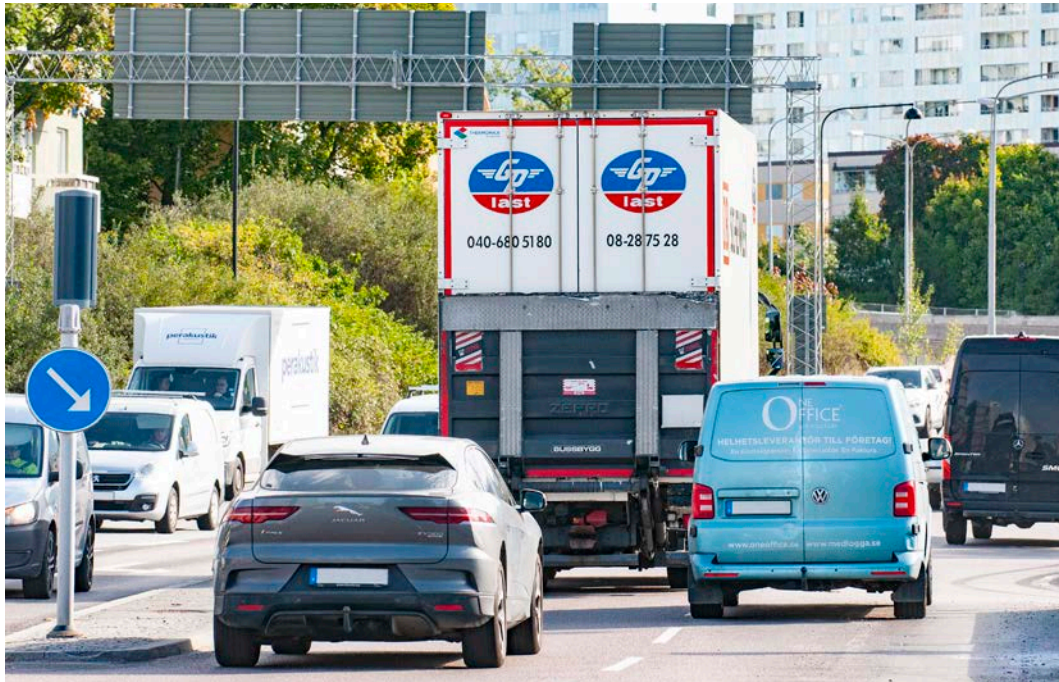
2) Källa: SCB 2020

Växthusgasutsläpp från transporter i Solna har sedan 2010 minskat. En av förklaringarna till minskningen är att nya personbilar är bränslesnålare och att allt fler kör med förnybara drivmedel. År 2020 ligger andel el- och laddhybrid bilar i Solna på 18 procent jämfört med 2 procent år 2015.³⁾



Källa: SCB 2020

3) Källa: SCB 2020



Godstransporter

Andelen godstrafik/tung trafik på vägarna i Solna uppgår till i genomsnitt 7–8 procent av den totala trafiken. En stor del av godstransporterna på väg i Solna går på de statliga vägarna. De viktigaste målpunkterna för godstransporter i Solna ligger till stor del utmed de större statliga och kommunala vägarna. E4 och E18 är rekommenderade vägar för farligt gods och Frösundaleden är klassad som sekundär väg för farligt gods. Flera av bensinstationerna i Solna ligger utanför dessa vägar och gator, vilket innebär transport av farligt gods även på andra vägar och gator i Solna.

Godstransporter på järnväg sker utmed järnvägarna i staden. Det är endast genomgående godstransporter eftersom det inte finns några järnvägsterminaler inom Solna. I staden finns endast en hamn som kan ta emot gods sjövägen. Det är en mindre hamn vid Solna strand, som används för lossning av bränsle till Norrenergi.

Utgångspunkter och målsättningar

Solna stad har i politisk enighet antagit följande vision som ligger till grund för alla styrdokument i staden:

Solna ska vara en sammanhållen och levande stad, som växer och utvecklas hållbart för alla Solnabor. Staden kännetecknas av trygghet och öppenhet, där allas potential tas tillvara. Vi erbjuder kunskap, kreativitet och upplevelser som ökar regionens attraktionskraft.

I stadens översiktsplan anges att visionen för stadsutvecklingen innebär att Solna ska växa på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt, där de olika stadsdelarna, med sina olika karaktärer, tillsammans formar en sammanhållen stad. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med god kollektivtrafik och blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur.

Trafikplanen ska, enligt direktiven, i övrigt utgå från målsättningarna i stadens klimatstrategi. Stadens klimatmål innebär att år 2045 ska Solna vara en klimatneutral stad, innebärande bland annat målsättningen 100 procent klimatneutralt resande och transporter. Solna stads egen organisation ska nå detta mål redan år 2035.

För att nå målet måste antalet resor och transporter minska och en omställning ske från fossila till förnybara drivmedel. Staden ska därför i sin planering samt vid ny- och ombyggnation arbeta för att minska behovet av resor och transporter med bil. Staden ska även verka för att skapa förutsättningar för mer effektiva transporter genom att främja lösningar som bilpooler, mobilitetstjänster och effektivare varutransporter.

Andra viktiga målsättningar som trafikplanen utgår från är de övergripande nationella och regionala målsättningarna, men även andra lokala målsättningar som sedan tidigare finns fastställda i stadens olika styrdokument.

Nationella mål

Målen för Sveriges transportpolitik är indelade i övergripande mål, funktionsmål och hänsynsmål. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålets definition är att utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Definitionen av hänsynsmålet är att utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Ett av etappmålen för Sveriges transportpolitik är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

I den nationella planen för transportsystemet samlas de statliga investeringar med åtgärder som ska genomföras på nationell nivå i hela transportsystemet under en tolvårsperiod och som ska medverka till att uppnå målen för transportpolitiken. Planen omfattar väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Den senaste infrastrukturplanen, som fastställdes för perioden 2018 – 2029, kommer snart att ersättas av en ny nationell plan för åren 2022 – 2033/2037.

Ett av Sveriges sexton miljö kvalitetsmål är att begränsa klimatpåverkan. Enligt riksdagens precisering är målet att den globala medeltemperaturökningen ska begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå, och ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius, vilket är det temperaturmål som världens länder kom överens om i Parisavtalet.

Därför ska Sverige senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Med negativa utsläpp menas att utsläppen är mindre än noll, det vill säga att halten av växthusgaser i atmosfären sänks. Detta är Sveriges långsiktiga klimatmål, som är en del av det klimatpolitiska ramverket.



Regionala mål

RUFS 2050 är den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, vilken har som övergripande mål att regionen 2050 ska vara en tillgänglig region med god livsmiljö, en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region, en ledande tillväxt- och kunskapsregion och en resurseffektiv och resiliert region utan klimatpåverkande utsläpp.

Målen bryts ner i mätbara delmål som ska uppnås 2030. Ett av dem är att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015. Ett annat är att minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik och ett tredje är att cykelandelen ska vara minst 20 procent i enlighet med den regionala cykelplanen.

Länsplan för regional infrastruktur omfattar statliga investeringar i länets vägar, medfinansiering av kollektivtrafikinvesteringar samt medfinansiering av kommunala åtgärder som rör miljö, trafiksäkerhet, cykeltrafik och gångtrafik. Målsättningen är att på ett hållbart sätt öka tillgängligheten i regionen, genom att säkerställa att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart, att bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm, att öka framför allt satsningarna på kollektivtrafik, men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik, samt att göra en aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är styrande för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Visionen är att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem och programmet har tre mål. Det första målet är att öka det kollektiva resandet – få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen. Det andra är att kollektivtrafiken ska vara säker och hållbar – drift och utbyggnad ska ske på ett sätt som är ekonomiskt hållbart. Det tredje målet är att Stockholms län ska vara en attraktiv region som knyts samman av kollektivtrafiken. Med målsättningarna som utgångspunkt formuleras de mer praktiska inriktningarna. Mer detaljer om exempelvis rekommenderade riktlinjer för gångavstånd, turtäthet och trängsel återfinns i Region Stockholms Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan). Ett nytt *regionalt trafikförsörjningsprogram* är på väg att tas fram och under processen kommer samrådsmöten att genomföras med efterföljande remissomgång. Programmet beräknas slutligen tas upp i Regionens trafiknämnd i slutet av 2023 med vidare beslutsgång till regionfullmäktige.

I en Regional klimatfärdplan läggs klimatmålen för Stockholmsregionen, den innebär att regionen ska nå netto-noll-utsläpp senast år 2045 och att såväl de direkta och de indirekta utsläppen per invånare ska i princip halveras till 2030 jämfört med 2014.

Godsstrategi för Stockholms län bygger på och ska bidra till att nå målen i RUF5 2050.

Den Regionala cykelplanen har målet att 20 procent av resorna i länet ska ske med cykel. Cykelplanen håller på att uppdateras och revideras, men målsättningen kvarstår oförändrad.

Lokala mål

I Solnas översiktsplan, ÖP 2030, anges den vision för Solna stad som gemensamt har formulerats och fastställts i enighet av stadens kommunfullmäktige:

”Solna ska vara en sammanhållen och levande stad, som växer och utvecklas hållbart för alla Solnabor. Staden kännetecknas av trygghet och öppenhet, där allas potential tas tillvara. Vi erbjuder kunskap, kreativitet och upplevelser som ökar regionens attraktionskraft.”

Visionen är utgångspunkten för allt planeringsarbete. För stadsutvecklingen innebär det att Solna ska växa på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt, där de olika stadsdelarna, med sina olika karaktärer, tillsammans formar en sammanhållen stad. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med god kollektivtrafik och blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur.

Stadens övergripande målsättning för trafikens utveckling är att prioritera gång och cykel, samt kollektivtrafik, samtidigt som det är viktigt att generellt verka för en god framkomlighet på gatunätet, för att motverka köbildning och stillastående trafik i Solna.



Såväl i översiktsplanen som i Solna stads klimatstrategi anges att staden i planeringen, ska skapa förutsättningar för ett långsiktigt robust samhälle som aktivt möter klimatförändringarna genom att minska klimatförändringens negativa effekter. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med god kollektivtrafik och en blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur. Målsättningar som specifikt avser trafik är att andelen kollektivtrafikresenärer ska öka genom att Solna verkar och planerar för en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken, att hela staden ska kunna nås genom att gå eller cykla och att andelen biltransporter i staden ska minska för att uppnå mer hållbara transporter. Stadens mål i klimatstrategin innebär att Solna år 2045 ska vara en klimatneutral stad, innebärande bland annat målsättningen 100 procent klimatneutralt resande och transporter. Solna stads egen organisation ska nå denna målsättning redan år 2035.

Stadens Miljöpolicy och miljöstrategi lyfter tre liknande fokusområden; en hållbar stadsutveckling, en effektiv resursanvändning och en god livsmiljö. Inriktningen är även i dessa styrdokument att det absolut viktigaste är att fortsätta att bygga ut kollektivtrafiken för att minska behovet av biltransporter, att staden i den fysiska planeringen ska arbeta för att minska behovet av resor och transporter med bil, samt att det ska säkerställas tillgång till bra gång- och cykelstråk, inte minst till stadens kollektivtrafiknoder.

Solna stads cykelplan innehåller lite mer detaljerade målsättningar. Där är målet att minst 20 procent av alla resor i framtiden ska ske med cykel. Inriktningen är därför att kvaliteten på cykelvägnäten ska vara sammanhängande och av hög standard beträffande trafiksäkerhet, framkomlighet samt drift och underhåll. Medvetenheten om stadens cykelnät, dess omfattning och kvalitet ska öka hos de som bor och/eller är verksamma i Solna. För kortare resor ska cykelvägarna vara trygga och säkra, med ett särskilt fokus på skolvägar.

I stadens Grönplan anges det att målet och inriktningen är att planera för mer grönska längs stadens gator, eftersom gröna gaturum ger ett bättre lokalklimat, luftrening, hjälp till att uppnå en hållbar dagvattenhantering och god vattenkvalitet i vattendragen samt medverkar till att skapa gröna samband och spridningskorridorer. Vegetation kan dessutom dämpa buller.

Övergripande strategier

Solna är en av Sveriges snabbast växande städer. Staden uppfattas som attraktiv och många vill bosätta sig och etablera verksamhet i staden. Solna har redan tagit, och har för avsikt att fortsätta att ta, ett stort ansvar för försörjningen av nya bostäder och arbetsplatser i Stockholmsregionen. Genom tillväxten skapas även förutsättningar för bättre närservice, mer kollektivtrafik, en tryggare miljö som även bidrar till att göra staden mer attraktivt och mer levande för de redan befintliga Solnaborna. Staden ska växa hållbart i en takt som staden och Solnaborna maktar med utifrån ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv.

De planerade utbyggnadsprojekten i staden och resten av regionen kommer medföra att allt fler människor behöver transportera sig till och från arbetsplatser, fritidsverksamheter, kultur- och idrottsevenemang och andra publika målpunkter. Även om en del av dessa resor kan tänkas undvikas när ny teknik erbjuder alternativa arbets- och kontaktsätt, så kommer det att vara en utmaning att möta behovet och belastningen av alla trafikslag kommer att öka.

För att möta utmaningen krävs att goda kollektivtrafiklägen används för ny bebyggelse, en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken och nya trafiklösningar. Den spårbundna kollektivtrafiken, liksom stombusslinjer och busstrafiken måste utvecklas och förstärkas i takt med att staden växer. Gång- och cykelvägnät måste utvecklas och förstärkas med inriktningen att det ska vara möjligt att nå hela staden genom att gå eller cykla. Samtidigt måste vägnätet i Solna kunna erbjuda god tillgänglighet och hög trafiksäkerhet med inriktningen att onödigt stora vägar ska omvandlas till stadsgator med god framkomlighet för Solnaborna och nyttotrafiken. Om det behövs för att underlätta framkomligheten på stadens vägnät kan nuvarande på- och avfarter till de statliga Europavägarna behöva kompletteras med nya på- och avfarter.

Trafiken, inte minst genomfartstrafiken, är Solnas största miljöutmaning. Vägnätet i staden skapar förutsättningar för hög tillgänglighet, men medför också negativa effekter. Biltrafiken ger upphov till buller, förorening av luft och vatten, samtidigt som den skapar barriärer och medför trafiksäkerhetsproblem. Genomfartstrafiken medför också framkomlighetsproblem för den lokala trafiken och kollektivtrafiken. Solna stad har i klimatstrategin fastställt att målsättningen är att staden år 2045 vara en klimatneutral, innebärande bland annat att allt resande och alla transporter sker klimatneutralt.

För att nå målen finns det ett antal strategier och inriktningar angivna i stadens olika styrande dokument. Gemensamt för dessa inriktningar är att staden ska verka för att utnyttja goda kollektivtrafiklägen för bebyggelse, minska behovet av resor och transporter med bil, fortsätta bygga ut kollektivtrafiken samt förbättra gång- och cykelinfrastrukturen. Sammantaget skapar det förutsättningar för miljömarta resval för såväl Solnabor som inpendlare till arbetsplatser i Solna.

Trafikplanen har därför följande fyra övergripande strategier:

- Minska behovet av resor och transporter med bil
- Verka för fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken
- Utnyttja goda kollektivtrafiklägen för bebyggelse
- Fortsätt utveckla gång- och cykelinfrastrukturen



Strategier för olika trafikslag

Gångtrafik

Solna ska ha ett attraktivt, enkelt, sammanhängande och tryggt stadsnät av gångvägar och gångstråk med varierande funktion. Det ska ge förutsättningar för att Solnaborna ska kunna välja att gå mellan bostad och arbete samt öka tillgängligheten mellan olika stadsdelar. För Solnabor som har längre till sin arbetsplats, men även för Solnas besökare/inpendlare, ska det möjliggöra att efter en kortare promenad ansluta till kollektivtrafiken. Solnas närhet till målpunkter i grannkommunerna gör det även viktigt att skapa förutsättningar att länka samman gångstråk mellan kommunerna. Därutöver ska stadens gångstråk, inte minst de utmed vattnet, ge tillfälle till upplevelser, men även förutsättningar för vardagsmotion som främjar folkhälsan.

Strategier för gångtrafiken

Strategierna för gångtrafiken utgår från den övergripande målsättningen att hela staden ska kunna nås genom att gå eller cykla. Staden ska därför i planeringen verka för att minska barriärer, skapa nya kopplingar och länka ihop de olika stadsdelarna i Solna, i synnerhet nära centrumanläggningar, stationer och skolor. Mer gånliga gator och korsningar ska göra hela staden mer tillgänglig för alla. Ett särskilt fokus finns på säkra skolvägar, vilket har resulterat i en särskild plan som syftar till att stödja arbetet med att skapa säkrare och tryggare trafikmiljöer i skolornas närhet samt längs stråk till och från skolorna. Planen har tre aktivitetsområden, ”skapa tryggare och säkrare skolvägar”, ”skapa förutsättningar för att få fler barn att gå och cykla till/från skolan”, samt ”skapa ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar stadens skolvägar”.

Mest avgörande för viljan att välja att promenera är tillgänglighet, trafiksäkerhet och upplevelse. Staden har därför dessa faktorer som utgångspunkt för strategier med inriktning av åtgärder och aktiviteter för att ytterligare förbättra förutsättningarna för att öka gångtrafiken i staden.

Tillgänglighet

Knyt ihop centrala mål och mötesplatser i staden med ett huvudgångstråk

Gångstråken ska öka tillgängligheten för Solnabor och besökare att nå viktiga målpunkter i och i anslutning till staden. Ett huvudgångstråk ska knyta ihop centrala målpunkter i staden, som exempelvis områden för service och arbetsplatsområden med stationer för kollektivtrafiken. Huvudgångstråken ska utformas så att de är så gena som möjligt för så många som möjligt.

I stadsmiljön ska åtgärder och aktiviteter inriktas på att hitta nya kopplingar i miljöer med stora trafikbarriärer. Enklare och därmed snabbare åtgärder ska prioriteras. Nuvarande planskilda korsningar, som inte kan lösas på ett bättre sätt på ytan, ska bibehållas. De planskilda korsningar som bibehålls ska utformas så att de upplevs så trygga och säkra som möjligt. Korsningspunkter ska särskilt uppmärksammas av säkerhetsskäl.

Knyt ihop särskilt viktiga verksamheter i staden med lokala gångstråk

Inte minst för att minska biltrafiken till de skolor som finns i staden är det viktigt att skapa förutsättningar för att de lokala gångstråken på ett bra sätt ansluter till skolorna. Det ska vara möjligt för barn och unga att kunna promenera till skolan i sitt närområde. Stadens lokala gångstråk ska därför ha ett särskilt fokus på att ha skolor i staden som målpunkter. Åtgärder i anslutning till skolor i den täta stadsmiljön prioriteras högst, med den tillgänglighet som eftersträvas i stadens dokument ”säkra skolvägar”.

Anpassa gaturummen med plats för alla

Staden ska i all planering av nya gaturum ge plats för gångtrafiken. Gångstråken ska ta hänsyn till att personer med nedsatt fysisk förmåga, som använder hjälpmedel som exempelvis rullatorer, rullstolar, permobiler och scootrar i gångfart eller liknande, ska ha möjlighet att nyttja gångstråken.

Fastigheter som gränsar till gångstråk ska planeras med lokaler, verksamheter och entréer i bottenplanen som medverkar till att öka gångstråkens trygghet. I större stråk utmed stadsgator, där ett levande stadsliv eftersträvas, är ambitionen att där det är möjligt även ska kunna inrymmas ytor vid gångstråket som möjliggör att uteserveringar kan inrymmas.

Gestaltning i samband med nybyggnation

Större genomfartsgator ska succesivt omvandlas till stadsgator där det anläggs generösa trottoarer utmed byggnadernas gatuplan, separerade från cykelbanor och körbana. Nya träd ska planteras, där det är möjligt.

Trafiksäkerhet

Gångstråken ska vara tydliga och trafiksäkra

Det ska vara lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka ytor som är till för andra trafikslag. Gångbanor ska vara separerade från andra trafikslag, det gäller inte minst där gång- och cykelbanor löper parallellt. För separering av trafikslagen i stadsmiljön kan exempelvis olika beläggningstyper användas som exempelvis betongplattor på gångbanorna och asfaltsbeläggning på cykelbanorna.

I korsningar och i de knutpunkter där gång- och cykelbanan korsas ska risken för olyckor minimeras. För att minska olycksrisken när gående behöver korsa en cykelväg bör övergångsställen målas på strategiska platser.

På sträckor där cykelbanor är avsedda för trafik med högre hastigheter (snabbcykelvägar) ska gångbanan vara helt separerad från cykelbanan. Om och när gångstråken måste passera över spår och större gator/vägar ska dessa göras så trafiksäkra som möjligt. De större nationella och andra för regionen viktiga vägarna ska i första hand kunna passeras planskilt.

Gåfartsgator är ett alternativ som kan användas i stråk där det inte är möjligt att utesluta fordons- trafik, men där det samtidigt är angeläget att prioritera gående. På lämpliga ställen, där det är möjligt att utesluta fordonstrafik, kan staden överväga om stråk kan utformas som gågator.

Vid planering av ny bebyggelse ska hänsyn tas till trygghet, risk- och trafiksäkerhetsaspekter. När ny bebyggelse planeras i anslutning till en etablerad skolväg genomförs en analys av vilka utmaningar/risker som den tillkommande bebyggelsen kan medföra för skolvägen. Motsvarande gäller de fall då etableringen kan förväntas påverka vägen till en kultur- och fritidsverksamhet för barn. När insamling av underlag för analysen görs är det viktigt att eleverna vid den berörda skolan ges möjlighet att lämna synpunkter som en del av processen.

Drift och underhåll

Ett välfungerande underhåll av gångvägarna, tillsammans med en väl fungerande vinter- väghållning, har stor betydelse för trafiksäkerheten, men även för viljan att använda gång- stråken. Sopsaltning är det bästa alternativet för snöröjning och halkbekämpning. De större gångstråken, där staden är väghållare, ska därför i kommande avtal omfattas av sopsaltning enligt samma principer som gäller cykelbanor.



Upplevelse

Trygghetsskapande åtgärder i befintlig stadsmiljö

Genom att koppla gångstråken till tydliga målpunkter och göra stråken attraktiva, kan förutsättningar skapas för att få fler gående i stadsmiljön. En stad, som naturligt befolkas av många människor, medverkar till en ökad upplevelse av trygghet. För ökad social trygghet prioriteras gångstråk omgivna av bebyggelseentréer för åtgärder, framför mer avskilda gångstråk.

Staden ska särskilt skapa förutsättningar för att barn och unga tryggt ska kunna promenera till och från skolan. Det kan exempelvis ske genom skolkampanjer med information och att underlätta ”vandrande skolbussar”.

Gångstråken ska uppmuntra till rörelse och rekreation, samt erbjuda upplevelser

Staden har ambitionen att uppmuntra till rörelse och rekreation. Det ska, inte minst i ett folkhälsoperspektiv, finnas flera gångstråk i staden som ger möjligheter till vardagsmotion men som även kan erbjuda upplevelser av olika karaktär. Natursköna promenadstråk, som även erbjuder sevärdheter längs stadens vatten, är särskilt värdefulla. Staden ska därför särskilt vårda stråken utmed vattenförekomsterna Brunnsviken, Ulvsundasjön och runt Råstasjön. Det finns även flera regionala promenadstråk genom Solna, dels utmed vatten, dels genom Solnas grönområden.

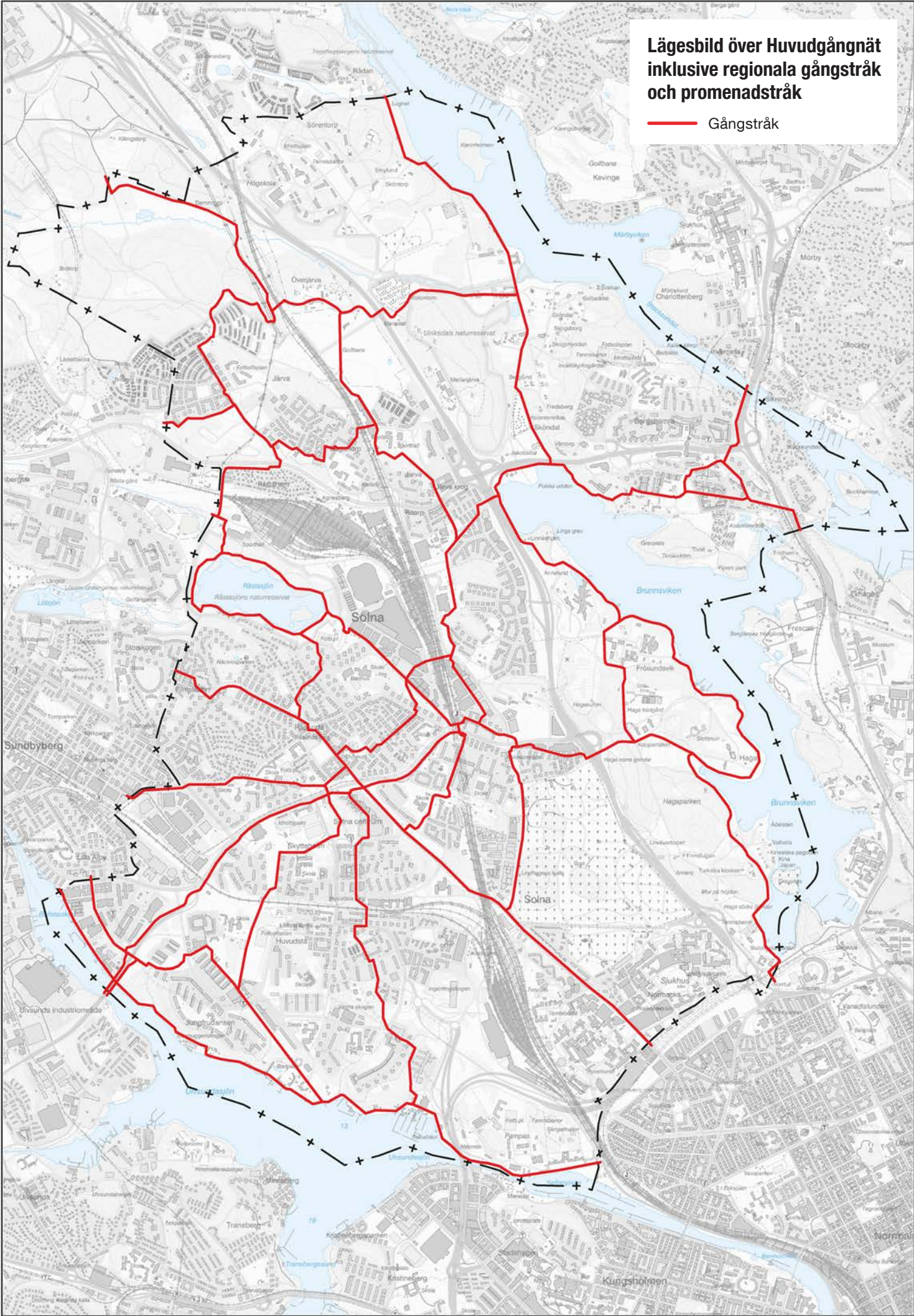
Karta över stråken

Huvudgångstråk, regionala gångstråk och promenadstråk redovisas på kartan på nästa sida.

[Regionala promenadstråk finns redovisat på denna länk.](#)

Lägesbild över Huvudgångnät inklusive regionala gångstråk och promenadstråk

— Gångstråk





Cykeltrafik

Solna ska ha ett attraktivt, enkelt, sammanhängande och tryggt nät av cykelbanor med varierande funktion. Stadens målsättning är att minst 20 procent av resorna i staden ska ske med cykel, vilket även harmoniserar med de regionala målsättningarna. Inriktningen i cykelplanen är därför att öka kvaliteten på cykelvägnätet, öka kännedomen om cykelnätet och dess omfattning, samt inrikta arbetet på att de kortare cykelresorna ska vara trygga och säkra.

Solna har ett omfattande nät av cykelbanor, med varierande funktion. De ger förutsättningar för att Solnaborna ska kunna välja cykeln mellan bostad och arbete, men även att välja cykeln till en kollektivtrafiknod, som en del av en kombinationsresa med kollektivtrafiken. Solnas närhet till målpunkter i grannkommunerna gör att det finns många cykelstråk mellan kommunerna. De fördelas såväl på regionala cykelstråk, som mer lokala stråk som Solna delar med grannkommunerna.

Strategier för cykeltrafiken

Strategierna för cykeltrafiken utgår, på samma sätt som för gångtrafiken, från den övergripande målsättningen att hela staden ska kunna nås genom att gå eller cykla. Staden ska i planeringen verka för att minska barriärer, skapa nya kopplingar och länka ihop de olika stadsdelarna i Solna, i synnerhet nära centrumanläggningar, stationer och skolor. Mer cykelvänliga gator och stråk gör hela staden mer tillgänglig för alla. Ett särskilt fokus finns på säkra skolvägar, vilket har resulterat i en särskild plan, som syftar till att stödja arbetet med att skapa säkrare och tryggare trafikmiljöer i skolornas närhet samt längs stråk till och från skolorna. Planen har tre aktivitetsområden, ”skapa tryggare och säkrare skolvägar”, ”skapa förutsättningar för att få fler barn att gå och cykla till/från skolan”, samt ”skapa ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar stadens skolvägar”.

De förutsättningar som har stor betydelse för viljan att välja cykel som transportmedel är tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och upplevelse i cykelnätet. Strategierna i stadens cykelplan utgår från dessa förutsättningar.

Tillgänglighet

Knyta ihop regionala målpunkter genom de regionala cykelstråken

Solna är strategiskt lokaliserad i regionen och genomkorsas av flera regionala cykelstråk, som underlättar för pendlare till och från målpunkter i Solna, men också för cyklister som passerar genom staden mellan regionala målpunkter. Staden ska ansvara för de sträckor som de regionala cykelstråken har i Solna, med undantag av de som Trafikverket har ansvaret för.

Knyt ihop centrala målpunkter och mötesplatser i staden

Viktiga målpunkter i staden ska bindas samman genom flera huvudcykelstråk. Hänsyn ska också tas till målpunkter i grannkommunerna, som ger Solnaborna möjlighet att välja cykeln mellan bostad och arbete eller att välja cykeln till en bytespunkt för kollektivtrafiken. Huvudcykelstråken ska i så hög grad som möjligt separeras från andra trafikslag och stråken ska utvecklas och förstärkas med utgångspunkt från målpunkterna.

Det ska finnas tillgängliga och gena cykelstråk, som ger barn möjlighet att cykla till och från skolan. Huvudcykelnätet ska, tillsammans med det lokala cykelnätet, skapa förutsättningar för det.



Plats för fler att parkera

Ett ökat antal cyklister innebär ett större behov av tillgängliga parkeringsplatser. Därför ställer staden krav på att exploitörer av nya bostäder och arbetsplatser anordnar cykelparkeringar i anslutning till sina byggnader. Därutöver ska staden verka för ett utökat antal cykelparkeringar i anslutning till de stora målpunkterna i staden. Attraktiva cykelparkeringar ska vara säkra och gärna väderskyddade. Cykelpumpar med tryckluft bör placeras i anslutning till cykelparkeringarna vid kollektivtrafiknoderna. Inom ramen för parkeringsnormen finns stadens inriktning för att skapa fler cykelparkeringar i samband med nybyggnation.

Staden ska uppmuntra och marknadsföra initiativ från fastighetsägare och verksamheter i Solna, som utvecklar förutsättningarna för anställda och besökare att välja cykel för sina transporter till och från verksamheterna.

Det finns även andra fordon som till sin karaktär räknas som cyklar, exempelvis elsparkfordon, och det finns även en marknad för kommersiell uthyrning av elsparkcyklar, låncyklar och liknande fordon. Staden har därför antagit en lokal bestämmelse där det anges var i staden dessa cyklar kan parkeras. Om intresset visar sig vara stort kan det finnas skäl att utöka antalet platser för parkering.

Vägvisning

Vägvisning och tydliga vägmarkeringar ska göra det möjligt att, utan att behöva använda karta, hitta till samtliga viktiga målpunkter i staden, grannkommunerna och regionen via skyltning av cykelförbindelser.

Anpassa gaturummen med plats för alla

Staden ska i all planering av nya gaturum i staden ta hänsyn till ett behov av utrymme, som ger plats för cykeltrafiken. På större genomfartsgator i staden, som succesivt omvandlas till stadsgator, ska det anordnas generösa cykelbanor, separerade från körbanan och gångtrafiken.

Det ska finnas plats för fordon som underlättar för personer med nedsatt fysisk tillgänglighet att använda cykelbanor. Vid planering av cykelbanor ska staden ta hänsyn till att även exempelvis permobiler, elrullstolar, scootrar och liknande fordon som kan köras fortare än i gångfart, ska kunna användas på stadens cykelbanor.

Framkomlighet

Medverka till att knyta ihop regionala målpunkter genom de regionala cykelstråken

De regionala cykelstråken ska utformas så att cykelbanan är separerad från gång- och vägtrafik. De regionala cykelstråken ska ha en god framkomlighet med få stopp. Utformningen kan uppfyllas genom fysisk separering, målning av enkelriktade cykelfält eller andra former som underlättar för cykelns framkomlighet (exempelvis cykelfartsgator) och stråken ska dimensioneras för en referenshastighet på 30 km/h.

Knýt ihop centrala målpunkter och mötesplatser i staden

Stadens huvudcykelstråk ska minst utformas så att cykelbanan är separerad från gång- och vägtrafik. Utformningen kan uppfyllas genom fysisk separering, målning av enkelriktade cykelfält eller andra former som underlättar för cykelns framkomlighet (exempelvis cykelfartsgator). De dimensioneras för en referenshastighet på 20-30 km/h.

Trafiksäkerhet

Cykelstråken ska vara tydliga och trafiksäkra

På de regionala cykelstråken och stadens huvudcykelstråk, där hastigheterna förväntas vara högst, ska cykelstråket vara separerat från gång- och/eller vägtrafik. På det lokala cykelnätet ska sträckor som skapar tryggare och säkrare skolvägar prioriteras. Detta ska tillsammans med andra åtgärder på skolområdet och i anslutning till skolorna medverka till att höja trafiksäkerheten i den fysiska miljön.

Det ska vara lätt att förstå vilka ytor som är till för cyklister och vilka ytor som är till för andra trafikslag. När gång- och cykelbanor i staden är gemensamma ska tydliga markeringar separera gång- och cykeltrafiken. I korsningar och i de knutpunkter där cykelbanan korsas av andra trafikslag ska risken för olyckor minimeras. På vissa stråk finns korsningar där cykeltrafiken ska prioriteras, exempelvis utmed Solnavägen.

Cykelfartsgator är ett alternativ som kan användas i stråk där det inte är möjligt att utesluta fordonstrafik, men där det samtidigt är angeläget att prioritera cyklister.

Vid planering av ny bebyggelse tas hänsyn till trygghet, risk- och trafiksäkerhetsaspekter. När ny bebyggelse planeras i anslutning till en etablerad skolväg genomförs en analys av vilka utmaningar/risker som den tillkommande bebyggelsen kan medföra för skolvägen. Motsvarande gäller de fall då etableringen kan förväntas påverka vägen till en kultur- och fritidsverksamhet för barn. När insamling av underlag för analysen görs är det viktigt att eleverna vid den berörda skolan själva har möjlighet att lämna synpunkter som en del av processen.

Drift och underhåll

Vinterväghållningen har stor betydelse för cykelpendlarnas vilja att cykla på vintern, samtidigt som det har stor betydelse för trafiksäkerheten. Sopsaltning är det bästa alternativet för snöröjning och halkbekämpning och de regionala stråken och vissa huvudcykelstråk, ska därför omfattas av sopsaltning.

Upplevelse

Trygghetsskapande åtgärder i befintlig stadsmiljö

För att skapa förutsättningar att få fler barn att cykla till/från skolan, ska staden uppmuntra och informera föräldrar och elever om hur de kan ändra beteende, exempelvis genom skolkampanjer med information och att underlätta ”*cyklande skolbussar*”.

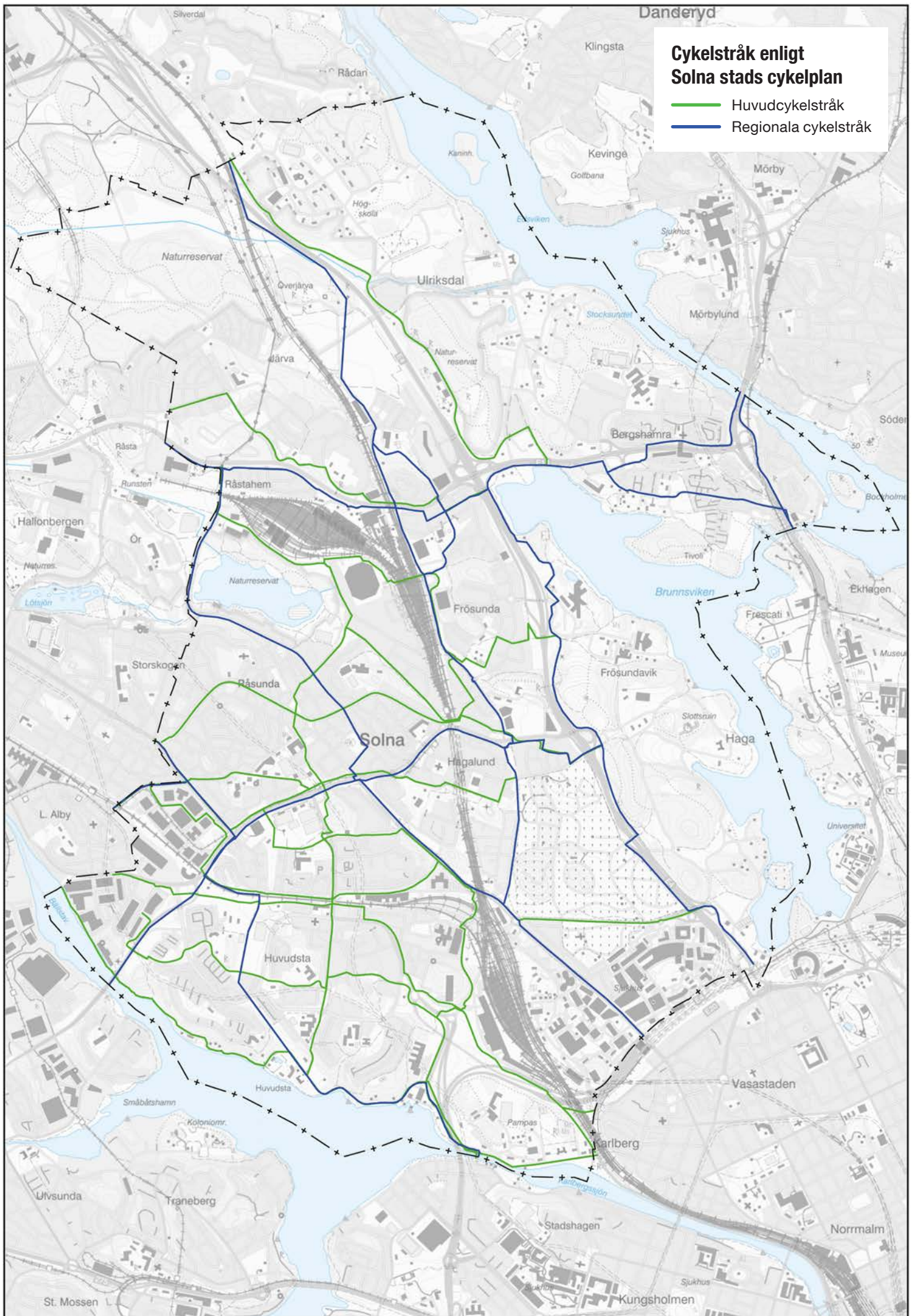
Cykelstråken ska uppmuntra till rörelse och rekreation, samt erbjuda upplevelser

Staden har ambitionen att uppmuntra till rörelse och rekreation. Det ska, inte minst i ett folkhälsoperspektiv, finnas flera cykelstråk i staden som ger möjligheter till vardagsmotion och där vägen eller målet, även erbjuder upplevelser av olika karaktär. Några målpunkter som särskilt kan lyftas fram är Ulriksdals slott, Huvudsta friluftsbad, Hagaparken och Tivoli i Bergshamra.

Karta över stråken

De regionala cykelstråken och huvudcykelstråken redovisas på kartan på nästa sida.

[Stråken finns mer detaljerat redovisade i cykelplanen som du hittar på \[solna.se/cykelplan\]\(https://solna.se/cykelplan\)](https://solna.se/cykelplan)





Kollektivtrafik

Region Stockholm är huvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län och har som mål att öka det kollektiva resandet, att kollektivtrafiken ska vara säker och hållbar samt att Stockholms län ska vara en attraktiv region som knyts samman av kollektivtrafiken. Genom den allmänna trafikplikten tar Regionen ett ansvar för att Stockholms läns trafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsägbarhet och kontinuitet.

Solnaborna har god tillgänglighet till tunnelbana, pendeltåg, tvärbana, stombuss och ett stort antal lokalbusslinjer. Det skapar förutsättningar för att Solnaborna ska kunna välja att åka kollektivt mellan bostad och arbete, men också för att kunna ta cykeln till en kollektivtrafiknod, som en del av en kombinationsresa med kollektivtrafiken. Solna stads målsättning är att öka andelen kollektivtrafikresenärer genom att verka för ett ökat kollektivtrafikutbud såväl i den befintliga trafiken som genom en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken.

Strategier för kollektivtrafiken

Strategierna för att öka andelen kollektivtrafikresenärer utgår ifrån att staden ska verka för ett ökat kollektivtrafikutbud såväl i den befintliga trafiken som genom en utbyggnad av kollektivtrafiken. Stadens ska därför fortsätta att i planeringen skapa täta stadsstrukturer med blandning av nya bostäder och arbetsplatser, som skapar förutsättningar för ett stort kollektivtrafikutbud. Staden ska också verka för att utveckla de kollektivtrafiknoder som finns i Solna. Samverkan med exploitörer och företag som verksamma i staden, med syftet att gemensamt verka för klimatsmarta lösningar exempelvis för arbetspendling, är också av stor vikt.

Mest avgörande för viljan att välja kollektivtrafiken är tillgänglighet, framkomlighet, samt trygghet och säkerhet. Staden har därför dessa faktorer som utgångspunkt för strategier för att ytterligare förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken i staden.

Tillgänglighet

Prioritera utbyggnaden av spårbunden trafik

Solna prioriterar i första hand en utbyggnad av den spårbundna trafiken. Staden planerar därför för ytterligare en tunnelbanelinje (gula linjen) med tre stationer i Solna, en station i Hagastaden, en i södra Hagalund, samt en i Arenastaden. En ny pendeltågsstation planeras i Huvudsta i samband med Mäljarbanans utbyggnad. Staden verkar för att tunnelbanan och/eller tvärbanan ska förlängas till Bergshamra.

Öppna kompletterande tunnelbane- och pendeltågsentréer

Staden verkar för att tunnelbane- och pendeltågsentréer, i områden där staden planerar bebyggelse för bostäder och arbetsplatser i områden nära befintliga stationer, ska kompletteras med att nya entréer öppnas. I första hand ska Ekelund intill Västra skogen och Solna Business Park intill Sundbybergs station prioriteras för nya entréer.

Planera för en utveckling av kollektivtrafiknoderna

Staden ska verka för att utveckla såväl trafikutbud som tillgänglighet vid kollektivtrafiknoderna. Vid stadens största kollektivtrafiknod, Solna station, finns redan tvärbana, pendeltåg och busslinjer och tunnelbana planeras i form av den nya gula linjen. I planeringen ska Solna verka för ett ökat trafikutbud genom att länka samman dagens kollektivtrafikslag med tunnelbanans gula linje, samt skapa förutsättningar för direkt anslutning till såväl regionaltåg som Arlanda Express.

Sundbybergs station är en kollektivtrafiknod med tunnelbana, tvärbana, pendeltåg, fjärrtåg och busslinjer, som görs mer tillgänglig från Solna genom en egen entré i Solna Business Park i samband med Mäljarbanans utbyggnad. En mindre, men viktig, kollektivtrafiknod är Solna centrum. Här finns tunnelbana, tvärbana och flera busslinjer. Staden ska verka för ett ökat trafikutbud och länka samman dagens kollektivtrafikslag i centrum.

I Huvudsta ska en ny pendeltågsstation etableras i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan och i Hagastaden kommer tunnelbanans gula linje utgöra en viktig omstigningspunkt till buss.

Öka utbudet av busstrafik

I områden där underlaget för spårbunden trafik inte är tekniskt eller ekonomiskt möjligt ska staden, som ett viktigt kollektivtrafikkomplement, verka för att öka utbudet av busstrafik, där stombusslinjerna prioriteras högst. Staden är beredd att pröva alternativa och/eller nya linjedragningar för att öka stombusslinjernas effektivitet för Solna. När Solnavägen har utvecklats till en stadsgata ska exempelvis stombusslinje 6 kunna förlängas från Karolinska universitetssjukhuset till Solna centrum. Staden ska i första hand verka för att öka utbudet av busstrafik i stadsdelar med få busslinjer, exempelvis Huvudsta och Järvastaden, men även öka utbudet av tillgänglighetsanpassad närtrafik i Solna.

Öppna möjligheter för kollektiv sjötrafik i Solna

Staden är positiv till att utveckla kollektiva sjötrafiklinjer, i Ulvsundasjön med stationer i Solna strand, om möjligt vid befintlig brygganläggning vid Pampas marina och att ansluta befintlig linje 80 med möjlig station vid Ålkistan i Bergshamra. Staden stödjer privata initiativ genom att upplåta kajen i Solna strand för sjötrafik.

Framkomlighet

Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet i gaturummet

De busskörfält som staden anlägger för kollektivtrafiken ska prioriteras i gaturummet. Staden ska prioritera särskilda busskörfält för stombusslinjerna på Huvudstaleden/Frösundaleden, Solnavägen och Kolonnvägen/Enköpingsvägen. Staden ska även verka för att på strategiska platser med brister i framkomligheten för stombussarna införa system för bussprioritering. Kollektivtrafikkörfält i staden kan även nyttjas av färdtjänst och annan busstrafik än den som är i lokaltrafik.

Staden har fastställt ett övergripande spårreservat mellan Solna station och Bergshamra centrum (och vidare mot Täby och/eller universitetet) för att möjliggöra utbyggnaden av tvärbanan.

Staden ska prioritera förtur för tvärbanan där den korsar vägtrafiken.

Öka utbudet av pendeltågstrafiken

Pendeltågstrafiken är begränsad av framkomligheten i spårsystemen. Staden ska tillsammans med Regionen verka för åtgärder som ökar framkomligheten i spårsystemet och därmed skapa förutsättningar för att utöka pendeltågstrafiken med fler avgångar i Solna.

Trygghet och säkerhet

Staden står för busshållplatser

Staden anlägger busshållplatser och tillhandahåller bussväderskydd i anslutning till hållplatser i Solna. Undantaget är platser där bussväderskydd inte kan placeras på ett trafiksäkert sätt för annan trafik, exempelvis gång- och cykeltrafik. Stadens åtagande avser dock inte buss-terminaler där Regionen ansvarar för terminalen och väderskydden.

Samverkan med Region Stockholm







Region Stockholm svarar för trygghet och säkerhet på de tunnelbane- och pendeltågsstationer och bussterminaler som Regionen bedriver verksamhet vid. Staden är beredd att utveckla samverkan med Regionen för att öka trygghet och säkerhet i anslutning till Regionens stationer. Det kan exempelvis innebära samordning av personell och/eller digital övervakning av områden i anslutning till stationer.

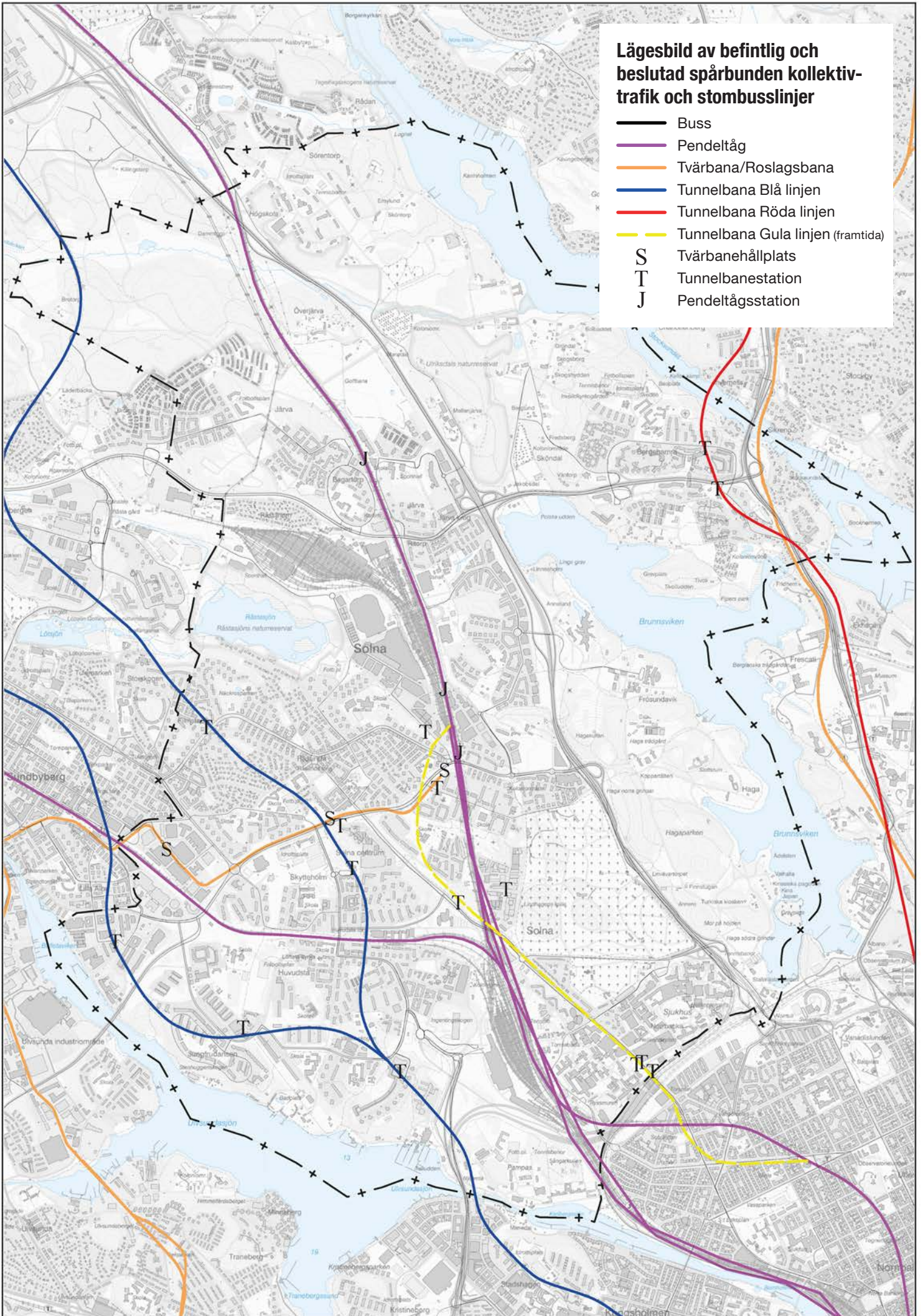
I Solna har företag provat att driva ett par linjer med elbuss till och från områden där de har ett betydande innehav av fastigheter med kontorsarbetsplatser. Elbussar kan förbättra förutsättningarna att nå stadens klimatmål och är därför intressant att utveckla i samverkan med Regionen.

Karta över kollektivtrafiken

Tunnelbanans och tvärbanans sträckningar, pendeltågslinjer och busslinjer återfinns på kartan på nästa sida.

Lägesbild av befintlig och beslutad spårbunden kollektivtrafik och stombusslinjer

-  Buss
-  Pendeltåg
-  Tvärbana/Roslagsbana
-  Tunnelbana Blå linjen
-  Tunnelbana Röda linjen
-  Tunnelbana Gula linjen (framtida)
- S** Tvärbanehållplats
- T** Tunnelbanestation
- J** Pendeltågsstation





Biltrafik

Solna växer snabbt och har för avsikt att fortsätta att ta ett stort ansvar för försörjningen av nya bostäder och arbetsplatser i regionen. När staden är attraktiv och många vill bosätta sig och etablera verksamhet i staden får det även konsekvenser för transporter som måste beaktas i planeringen. Bilen är ett attraktivt, flexibelt och bekvämt transportmedel som erbjuder stora valmöjligheter i tid och rum och är för många en förutsättning för personlig rörlighet och tillgänglighet. Biltrafiken kommer därför även fortsättningsvis att vara en viktig del av transportsystemet i Solna. Samtidigt är bilen ett ytkrävande trafikslag, som har stor påverkan på utformningen av stadsmiljön och ger oönskade effekter i form av trängsel och påverkan på miljön. Biltrafikens behov måste därför balanseras mot att staden samtidigt ska kunna fortsätta att växa, samt nå klimatstrategins målsättningar.

Strategier för biltrafiken

Strategierna utgår från målsättningen i stadens översiktsplan om att andelen biltransporter i staden ska minska och att transporter i staden ska bli mer hållbara. På längre sikt är målet att Solna vara en klimatneutral stad, innebärande bland annat målsättningen 100 procent klimatneutralt resande och transporter. Det innebär alltså att det inte räcker att endast minska andelen bilresor, utan fordonen måste utvecklas och bli mindre miljöpåverkande för att vid målperiodens slut inte alls bidra till några klimatutsläpp.

Mest avgörande för att minska andelen bilresor är att öka viljan att välja annat transportmedel. Förbättrade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet kan därför medverka till detta. Det kan i vissa fall innebära att framkomligheten för biltrafiken måste prioriteras lägre. Samtidigt kommer bilen även fortsättningsvis att vara ett viktigt transportmedel för många och förbättrade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik kan göra att framkomligheten för bilarna även fortsättningsvis kan vara god. För de som måste välja bilen ska förutsättningar skapas för en god tillgänglighet och framkomlighet, trygghet och säkerhet samt för fler miljövänliga alternativ.

Tillgänglighet

Bilen ska ges plats i gaturummet

Staden ska ha ett gatunät anpassat till de varierande funktioner som stadsmiljön kräver.

Gatunätet ska vara indelat i följande fyra nivåer:

- Ett finmaskigt gatunät – lokalgatorna – finns i anslutning till bostäder, skolor och områden intill centrum där det förekommer större flöden av gående och cyklister i blandtrafik.
- En mer grovmask del av det lokala gatunätet – uppsamlingsgator – där gående och cyklister kan korsa gatan på en eller flera bestämda platser utmed sträckan eller gator med cykelfält. Uppsamlingsgatorna har en uppsamlande funktion inom stadsdelarna och tar upp trafik från anslutande lokalgator, samt leder ut mot det mer övergripande vägnätet.
- Huvudgatorna är stadsgator som binder samman stadsdelar i Solna. Det är ett grovmaskigt nät. Det förekommer att gående och cyklister kan korsa gatan på en eller flera bestämda platser utmed sträckan eller gator med cykelfält.
- Gator som förbinder Solna med angränsande kommuner, med genomgående höga trafikflöden ingår i ett mer övergripande vägnät. Det präglas av genom- och infartstrafik och tillgodoser ett behov av högre tillgänglighet och framkomlighet.

Genomfartsgator ska bli stadsgator med kopplingar till det statliga vägnätet

Staden ska i all planering av nya gaturum i Solna ta hänsyn till de behov av utrymme, som andra trafikslag kan ha, vilket kan innebära att dagens utrymme för bilen i vissa fall inte kan prioriteras lika högt som har skett historiskt. Samtidigt är det nödvändigt att fortsätta ge även bilen plats i gaturummet. Staden ska omdana gator som har genomfartskaraktär till stadsgator. Det rör sig exempelvis om Solnavägen, Enköpingsvägen och Armégatan/Storgatan.

Samtidigt ska staden verka för att nuvarande anslutningar, på- och avfarter, till det statliga vägnätet ska finnas kvar. Det finns även skäl att se över nya kopplingar mellan stadsdelar i samband med att utbyggnadsområden utvecklas vidare.

Parkering tillgänglig för alla – möjlighet att lämna bilen hemma

Förutom bra parkeringsalternativ i anslutning till bostäder, arbetsplatser och besöksanläggningar så har Solnaborna möjlighet till boendeparkering. Boendeparkeringen ger förutsättningar för bilägare, som inte har tillgång till en exklusiv parkeringsplats, att ändå långtidsparkera och därmed ha möjlighet att ha bil, samtidigt som det ger förutsättningar för Solnaborna att välja bort bilen för resor mellan bostad och arbete.

Vid nybyggnad ska staden verka för att öka intresset för att anordna elladdplatser. Det kan ske dels genom krav för verksamheter att anordna platser i samband med nybyggnation, dels genom att använda möjligheten att justera parkeringsnormen vid nybyggnad av bostäder.

Det är viktigt att säkra ett utbud av parkering för de som har rörelsehinder och därför inte har möjlighet att välja bort bilen. Därför ska staden ställa krav på handikapplatser i anslutning till verksamhet som vänder sig till allmänheten, men även handikapplatser och angöringsmöjligheter i anslutning till bostäder ska beaktas.

Ladda bilen med el och andra drivmedel

I ambitionen att nå stadens mål i klimatstrategin behöver dagens bilar fasas ut och ersättas av bilar som drivs mer miljövänligt. För att underlätta övergången till elbilar behövs laddplatser. Staden ska underlätta för marknadsaktörer såsom elnätsbolag, energibolag, fastighetsägare, ägare av parkeringsanläggningar, besöksnäringen och drivmedelsaktörer som vill bygga och driva laddplatser för allmänheten i staden. Flera aktörer har redan utvecklat laddmöjligheterna för allmänheten, exempelvis i viktiga målpunkter som Mall of Scandinavia och Solna centrum.

Stadens ambition är att bygga ut laddplatser i gatumiljön. Inledningsvis kommer staden att erbjuda 80 laddplatser i gatumiljön, varav hälften finns i norra Solna och hälften i södra Solna. Platserna kommer att öppnas så snart elleverantören har anordnat anslutning, vilket är den trånga sektorn för utvecklingen av laddplatser i gatumiljön. Även Bostadsstiftelsen Signalisten har sex laddplatser i gatumiljön.

Staden ska även fortsätta att uppmuntra fastighetsägare till flerfamiljshus – både bostads- och hyresrätter – att på egen mark etablera laddplatser för boende och besökare.

De drivmedelsstationer som finns öppna i Solna ska även fortsättningsvis, förutom bensin och diesel, kunna erbjuda möjlighet att tanka ett eller flera alternativa drivmedel, samt även diesel bio eller bio+, som upp till 40 procent innehåller förnybara energikällor. Staden ser gärna att traditionella drivmedelsanläggningar även kan erbjuda laddning av elbilar.

Framkomlighet

Optimera trafiken i gatunätet

Stadens befintliga gatunät ska trimmas för att bli mer effektivt och underlätta framkomligheten och minska köbildning. Åtgärder som generellt minskar biltrafiken ska prioriteras när de avlastar gator/vägar i staden som har sådan belastning att det uppstår stora negativa effekter i form av bilköer, buller, avgaser och barriäreffekter. Det kan ske genom tekniska åtgärder, effektivare vägvisning eller mindre ombyggnader och/eller ljusregleringar av korsningar som förväntas ge positiva effekter för framkomligheten. Därutöver kan nya väglänkar behöva tillkomma, särskilt i samband med utbyggnad av nya områden i staden.

Solnaborna ska ges förutsättningar att avstå från bilinnehav

Staden ska arbeta med en parkeringsnorm som ger förutsättningar för boende, arbetsplatser och besökare att avstå från att ha egen bil. Parkeringsnormen ska fungera flexibelt och därmed kunna vara lägre om andra åtgärder genomförs som innebär att förutsättningarna för att avstå från egen bil ökar.

I arbetet med att skapa ett modernt trafiksystem är också andra insatser för att hitta effektivare former för resande viktiga. Staden uppmuntrar lösningar såsom bilpooler, ”bildelning”, låncyklar och andra insatser för att minska det totala behovet av biltransporter, liksom till Mobility Management (koncept för att främja hållbara transporter).



Trygghet och säkerhet

Anpassa hastigheterna

Hastigheterna har stor betydelse för säkerheten. Inriktningen är att stadens gator ska ha en hastighetsbegränsning som gör att de upplevs som trygga och säkra.

Stadens lokalgator ska generellt ha en hastighetsbegränsning på 30 km/tim. Den begränsningen ska även generellt gälla nära skolor och centrum där det förekommer flöden av gående och cyklister i blandtrafik. Huvudgatunätet ska generellt ha en hastighetsbegränsning på 40 km/tim, främst där gående och cyklister korsar gatan på en eller flera bestämda platser utmed sträckan eller där gator också har cykelfält. På det övergripande kommunala vägnätet, med främst genom- och infartstrafik, finns det ett behov av hög tillgänglighet och framkomlighet som motiverar en hastighetsbegränsning på 50-70 km/tim med 60 km/tim som huvudalternativ.

Biltrafikens hastighetsanspråk ska anpassas till stadsstrukturen. Om hastighetsbegränsningarna inte respekteras, ska staden vidta åtgärder i gaturummet för att eliminera problemet.

Avlämningsplatser vid verksamheter

Staden ska anordna parkering i anslutning till stadens verksamheter för att verksamheterna ska kunna ta emot besökare.

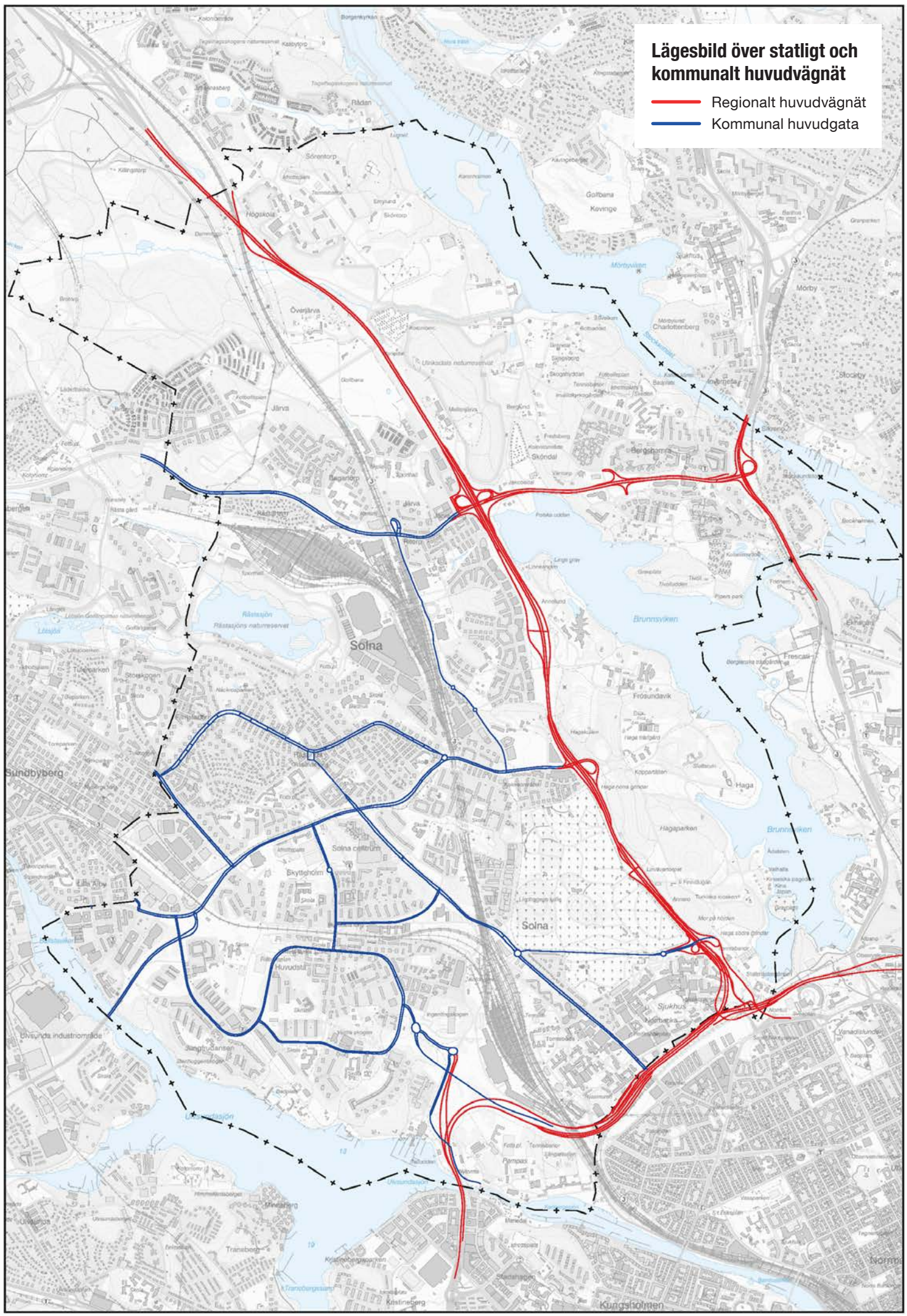
Staden ska ha inriktningen att det i anslutning till förskolor och skolor ska anordnas platser för att vårdnadshavare på ett tryggt sätt ska kunna lämna och hämta barn. Staden prioriterar samtidigt säkra gång- och cykelvägar till skolor för att det ska vara möjligt att helt välja bort bilen.

Karta över gator/vägar

Nationella vägar och stadens huvudvägnät framgår av kartan på nästa sida.

Lägesbild över statligt och kommunalt huvudvägnät

- Regionalt huvudvägnät
- Kommunal huvudgata





Godstransporter

När Solna växer innebär det att leveranser till privatpersoner och verksamheter också kommer att öka. Godstransporter handlar om leveranser till butiker, material och utrustning till andra verksamheter, men även hemleveranser av varor. Till detta ska också läggas transporter till de infrastruktur- och utbyggnadsprojekt som genomförs i Solna, leveranser av drivmedel till drivmedelsstationer och insamling av avfall och återvinningsmaterial. De största transportvägarna och målpunkter för godstransporter finns utmed de statliga vägarna och de större huvudgatorna.

Den snabba utvecklingen avseende digitalisering och elektrifiering kan göra att förutsättningarna för godstransporter snabbt förändras. Det är dock svårt att förutse hur förändringarna kommer att utformas och det troliga är att utvecklingen i vissa fall kommer att generera fler transporter än idag. Den starka tillväxten av e-handeln i kombination med ett växande Solna med fler invånare, arbetstillfällen och många infrastruktur- och utbyggnadsprojekt, kommer att medföra ett ökat behov av godstransporter.

Strategier för godstransporter

Strategierna utgår från målsättningen i stadens översiktsplan om att andelen transporter i staden ska minska och bli mer hållbara, men också att det ska vara en acceptabel framkomlighet för godstrafiken. Samtidigt innebär de redan påbörjade och planerade infrastrukturprojekten, som framförallt ska möjliggöra ett högre resande med kollektivtrafikens tunnelbana och pendeltåg, en ökad mängd godstransporter under produktionstiden. Därutöver kommer utbyggnadsprojekt med nya bostäder och arbetsplatser att generera godstransporter. Det är stadens målsättning att transporterna ska genomföras så hållbart som möjligt, gärna genom att pröva nya alternativa transport- och fordonslösningar. På längre sikt är målet att Solna vara en klimatneutral stad, innebärande bland annat målsättningen 100 procent klimatneutrala transporter.

Mest avgörande för godstransporter är tillgänglighet, framkomlighet, samt trygghet och säkerhet. För att lyckas på lite längre sikt är det även viktigt att verka för innovativa lösningar.

Tillgänglighet

Tydliggöra godsstråken

Godsstråken ska tydliggöras och integreras i såväl översiktsplaneringen som i detaljplaneringen. Staden ska fortsätta att planera lokalisering av transportintensiva verksamheter utmed de statliga vägarna och stadens huvudvägar.

Staden ska kommunicera stråken och genom vägvisning styra godstransporterna till de vanligaste målpunkterna. Hänsyn tas till drift och underhåll redan i planeringsfasen, genom samordning av främst tekniska förvaltningen och miljö- och byggnadsförvaltningen.

Verka för effektiv samverkan av godstransporter

I samverkan med externa intressenter ska staden prioritera lösningar inriktade på att minska de tunga transportererna i Solna. Det kan röra sig om lösningar där godstransporter samordnas och styrs till förutbestämda hubbar, lokaler eller lokala omlastningscentraler där godset sedan körs ut i mindre och mer miljövänliga fordon. Staden samverkar vid behov med kringliggande kommuner och Region Stockholm för att hitta mest optimala lösningar för mer hållbara godstransporter till och från Solna exempelvis genom omlastning av gods från järnväg i regionen.

I sin roll som beställare av varor och tjänster ska staden, i enlighet med klimatstrategin, samverka för ett effektivt arbete med hållbara godstransporter till stadens olika verksamheter. Lastzoner, vändplaner och liknande platser för avlämnande och hämtning av gods ska beaktas i planeringen och anordnas i stadsmiljön.

Staden ska genom relevanta åtgärder i varje enskilt fall minimera avfallstransporterna. Genom att minska antalet insamlingspunkter för avfall och öka anslutningen av nya bostäder och arbetsplatser till gemensamma sopsugar kan transportbehovet minska. Lastzoner och vändplaner ska anordnas i stadsmiljön även för avfallstransporter.

Öppna möjligheter för godstrafik på vatten

Staden är positiv till att utveckla godstrafik på vatten. Det är främst Ulvsundasjön, som skulle kunna vara aktuell, eftersom det finns målpunkter i form av verksamheter i huvudsak i Solna strand.

Framkomlighet

Styra de tunga transportererna

Inriktningen ska vara att styra godstrafiken genom planering och andra åtgärder i stadsmiljön till de statliga vägarna och de större huvudgatorna i Solna. I planeringen av infrastruktur- och utbyggnadsprojekt ska staden i samverkan med byggherren planera stråk för den trafik som måste transportera byggmaterial m m.

Underlätta för leverantörer

Staden ska möta den ökande e-handeln med hemleverans genom att avsätta lastplatser och platser för avlämning av hemleveranser i direkt anslutning till bostadsområden för att underlätta leveranser till Solnaborna. På samma sätt ska angoringsplatser anordnas för avlämning av gods vid större arbetsplatsområden och i närhet av målpunkter för samordnad utlämning av leveranser exempelvis för butiker med leveransboxar.

Staden är villig att låta intressenter pröva exempelvis off-peak-leveranser eller nattleveranser då framkomligheten på vägnätet är bättre. Det förutsätter dock att det avser leveranser som inte är bullriga och att det sker med tysta fordon.

Trygghet och säkerhet

Styra bort trafik

Tunga transporter ska styras till ett mindre antal av de största vägarna och stadens huvudgator och därigenom inte trafikera stadens lokala gator annat än i samband med direktleveranser till verksamheter eller enskilda.

De statliga vägarna E4 och E18 ska vara de enda primära vägarna för farligt gods. Den enda sekundära vägen för farligt gods i Solna är Huvudstaleden/ Frösundaleden. Därutöver kan enskilda transporter av farligt gods ske till drivmedelsanläggningar och Hagastaden i Solna.

Utveckling

Efterfråga hållbara godstransporter

Staden har vid inköp av varor och transporter, även avfallstransporter, stora möjligheter att påverka utbudet av hållbara transporter genom att efterfråga det. Staden ska därför efterfråga hållbara transporter genom att ställa relevanta krav vid inköp och upphandlingar av exempelvis varor, godstransporter, entreprenadtransporter, avfallstransporter och fordon.

Staden ska i dialog med de största och viktigaste leverantörerna av varor och transporter verka för att hitta gemensamma lösningar för att leveranserna ska kunna ske med fossilbränslefria fordon, cykelfrakt och andra nya transportupplägg.

Verka för innovativa lösningar

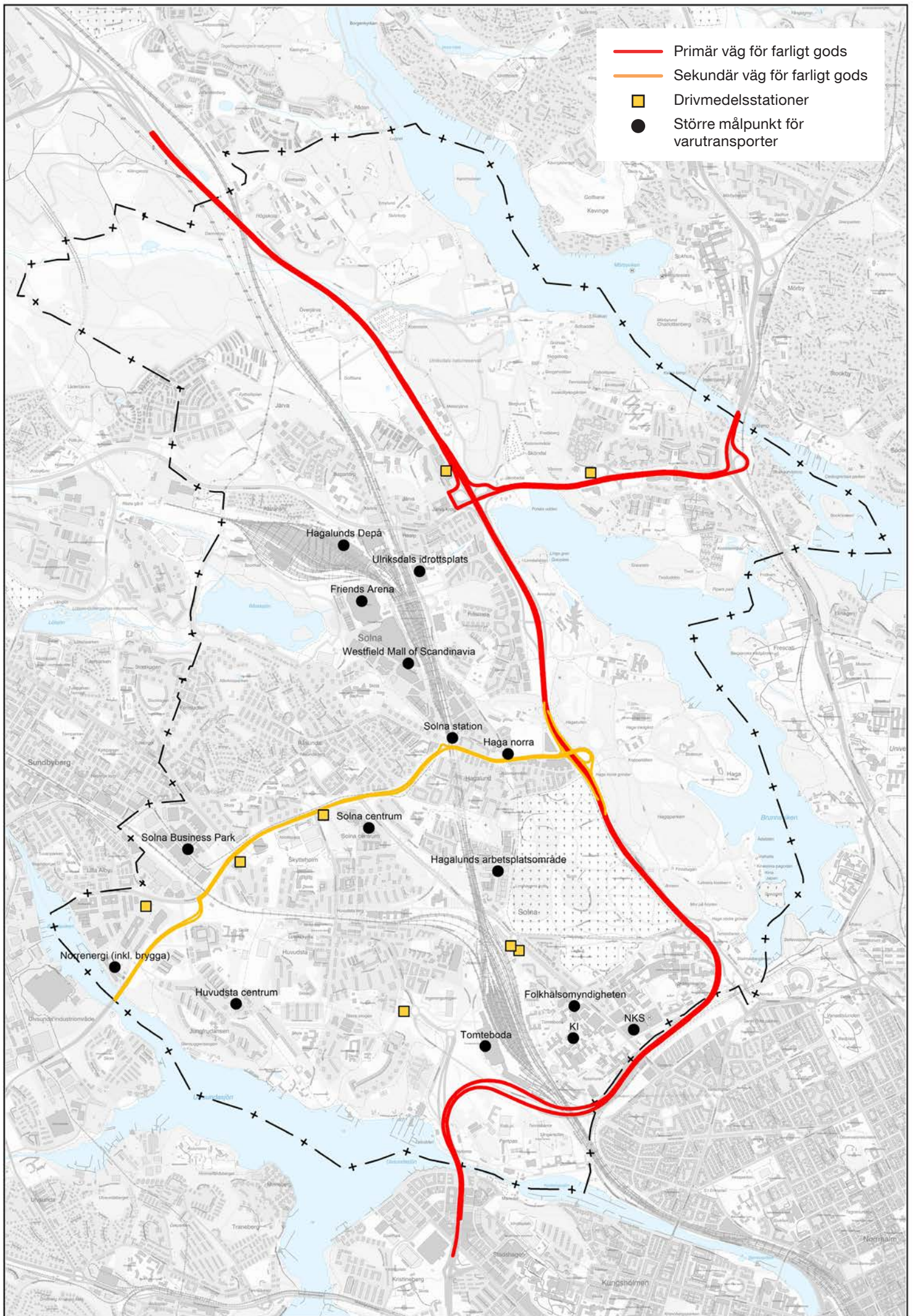
Staden ska följa den tekniska utvecklingen och vara positiva till att medverka till att nya lösningar kan testas. Det kan ske genom att verka för forsknings- och utvecklingsprojekt eller att uppmuntra att testverksamheter förläggs till Solna. Staden ska eftersträva nya lösningar som ökar förutsättningarna för att transporter ska kunna ske på järnväg och vatten.

Öka kunskapen om godstransporter i Solna

Utvecklingen inom godstransporter utifrån digitaliseringen, elektrifieringen och köpmönster med en ökande e-handel, sker snabbt. Det är därför viktigt att staden har god kunskap om utvecklingen inom godstransporter och hur staden kan arbeta med det. Staden ska samla in data och statistik om godstransporter som kan användas för en mer effektiv och ändamålsenlig planering av hållbara godstransporter.

Karta över gator/vägar

De större målpunkterna för leveranser av gods, de större stråken för tunga transporter, samt vägar för farligt gods redovisas på kartan på nästa sida.





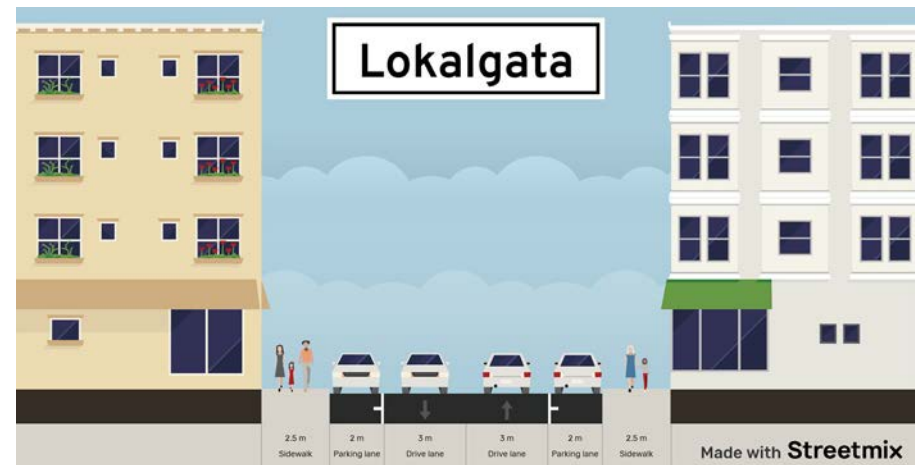
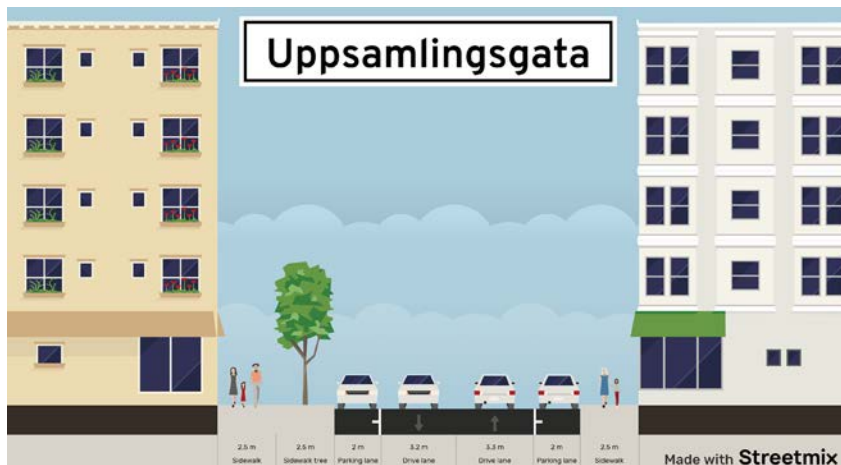
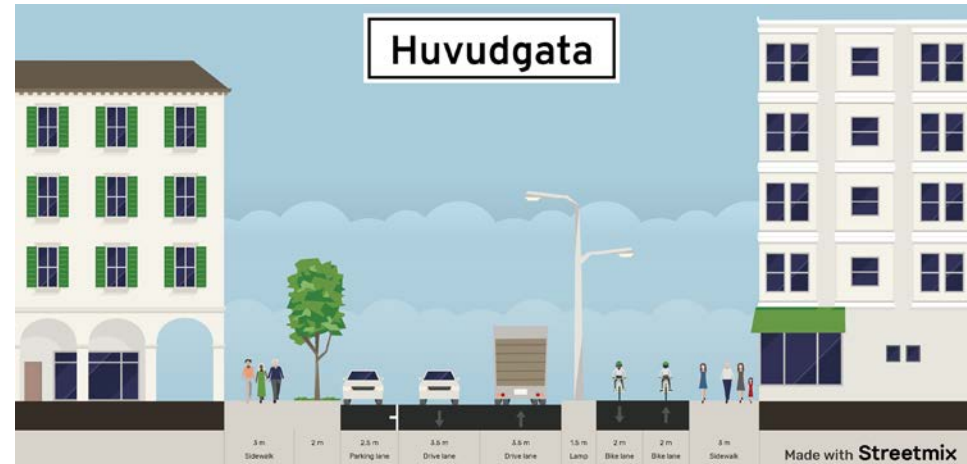
Genomförande och uppföljning

Solna stads översiktsplan, ÖP 2030, är vägledande för den fysiska planeringen och styr därmed i hög grad indirekt genomförandet av trafikplanen. Ansvaret för att genomföra trafikplanen ligger på miljö- och byggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och stadsledningsförvaltningen. Miljö- och byggnadsförvaltningens planeringsavdelning och stadsledningsförvaltningens exploateringsverksamhet ansvarar för att trafikplanens strategier ligger till grund för planeringen av nya utbyggnadsprojekt/områden i staden. På motsvarande sätt ansvarar tekniska förvaltningen för att trafikplanens strategier tillämpas i utvecklingen av den befintliga stads- och trafikmiljön. För att planeringen ska bli lyckosam krävs ett nära samarbete mellan de tre verksamheterna.

Klimatstrategin, som utgör utgångspunkten för trafikplanen, har tidsatts dels till år 2035, dels till år 2045. Det är därför naturligt att trafikplanen ska gälla med samma tidsperspektiv. Det förutsätter samtidigt att trafikplanen parallellt med klimatstrategin följs upp och att strategierna vid behov korrigeras om det sker ändringar av målsättningarna i klimatstrategin. I övrigt ska en uppdatering och revidering av trafikplanen ske parallellt med att översiktsplanen aktualitetsförklaras eller alternativt uppdateras.

Bilagor: Typgator

Stadens gator kan klassas in i olika kategorier. Nedan exemplifieras typgator samt vad som karakteriserar dem. Typgatorna är inte absoluta, utan kan anpassas till lokala förutsättningar och behov.



Regionalt viktiga huvudgator

Huvudstaleden, Frösundaleden, Solnavägen (söder om Frösundaleden), Enköpingsvägen.

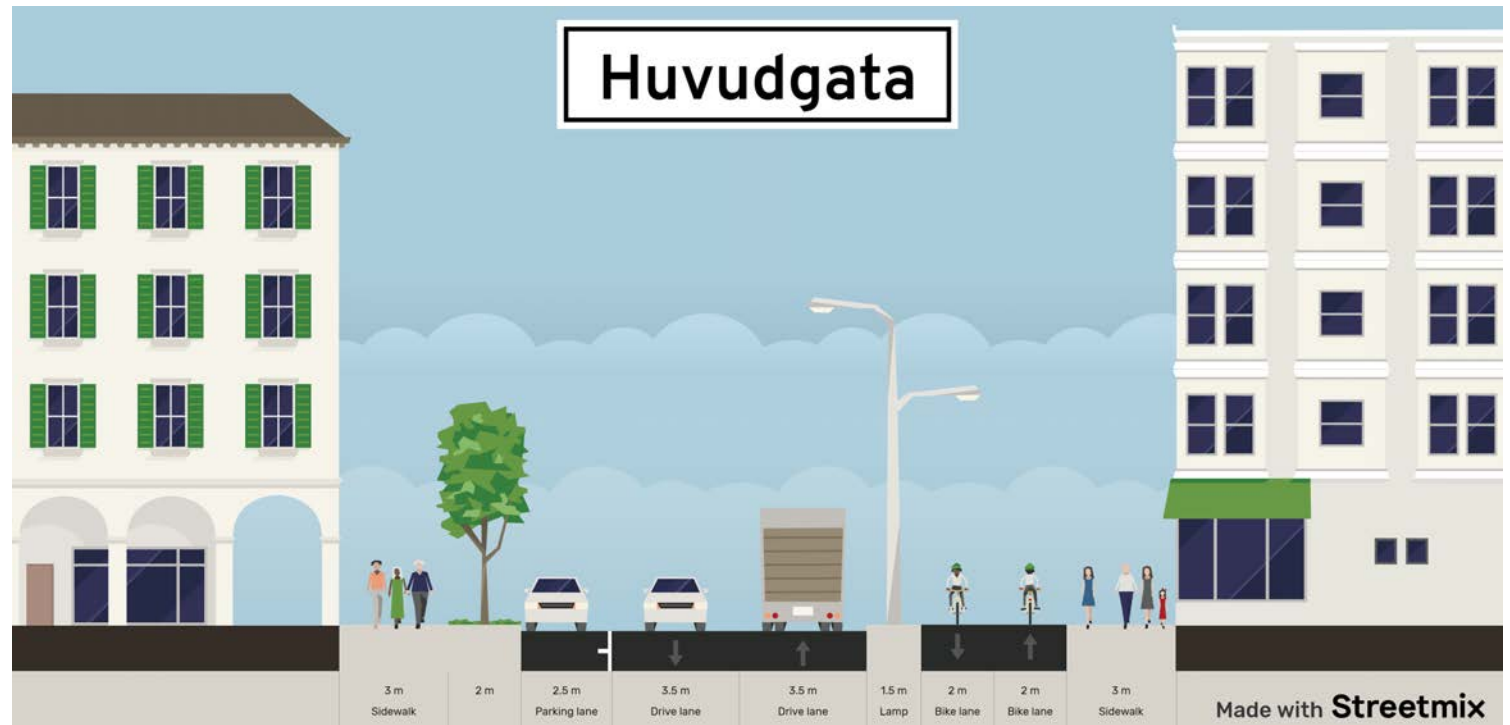


Karaktär: Gator som förbinder Solna med angränsande kommuner, med genomgående höga trafikflöden. Gatorna är tvåfiliga i vardera riktningen, varav yttre körfälten kan var busskörfält. Sparsamt med anföringsplatser längs gatan. Få eller inga utfarter förekommer. Gatorna är ofta kantade av regional cykelväg eller huvudcykelväg. Korsningar är signalreglerade eller i form av cirkulationsplats. Signalreglerade eller trafikseparerade gång- och cykelpassager. Busstrafik förekommer. Gynna ett levande stadsliv med undantag för gator som är sekundära leder för farligt gods.

Inriktningen är att gatorna utformas mer stadsmässigt.

Huvudgator

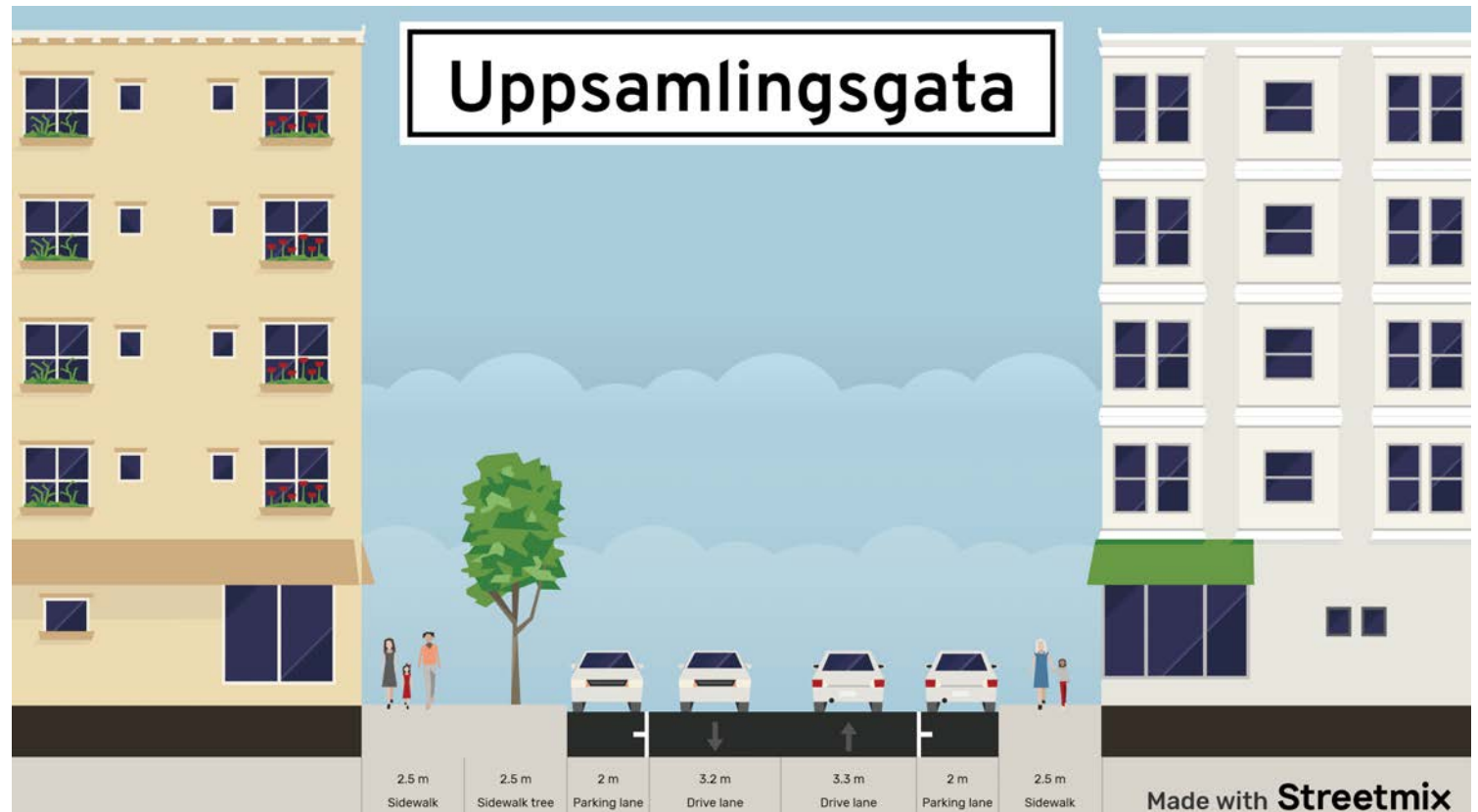
Kolonnvägen, Gränsgatan,
Huvudstagatan (norra),
Sundbybergsvägen, Armégatan
Råsundavägen och Storgatan.



Karaktär: Huvudgatorna binder samman stadsdelar. Inslag av kantstensparkering och angöring längs gatan kan förekomma i första hand i egen zon utanför möbleringszon. Fastighetsutfarter förekommer sällan. Gatorna är ofta kantade av regional cykelväg eller huvudcykelväg genom enkelriktade eller dubbelriktade stråk. Busstrafik förekommer. Korsningar regleras med trafiksignal eller cirkulationsplats med vissa undantag. Särskild hänsyn måste tas till att möjliggöra busstrafik. Stadsmässig utformning eftersträvas.

Uppsamlingsgator

Björnstigen, Fridensborgsvägen,
Erik Sandbergs gata.

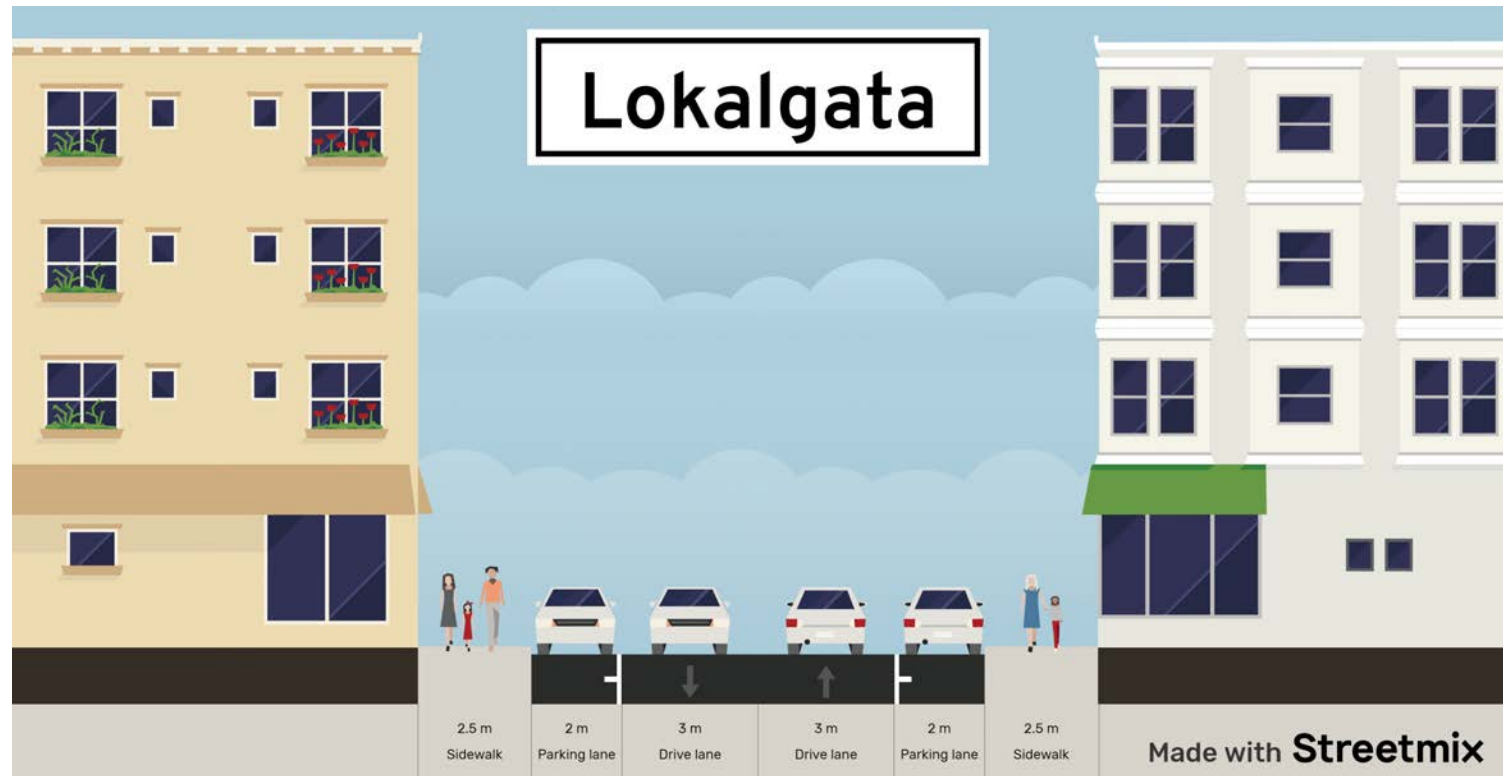


Karaktär: Gatan har en uppsamlande funktion inom stadsdelar. Tar upp trafik från anslutande lokalgator och leder ut mot huvudnätet. Busstrafik och kantstensparkering förekommer ofta. Korsningstyp är främst väjningsplikt, där uppsamlingsgatan har företräde mot lokalgata men är underställd huvudgata. Fastighetsutfarter förekommer mot uppsamlingsgata, men bör inte ligga för tätt. Cykel sker främst i eget cykelfält eller cykelbana, men kan även ske i blandtrafik. För att få möjligheter till ett levande stadsliv kan gångbanan utvidgas med planteringszonen för att exempelvis möjliggöra uteserveringar.

Lokalgator

Krysshammarsvägen, Honnörsgatan, Illerstigen, Södra Långgatan.

Karaktär: Lokalgatan försörjer de närmaste bostadskvarteren. Trafiken sker i låg hastighet. Gatan kantas normalt av en- eller dubbelsidig parkering och fastighetsutfarter förekommer frekvent. Busstrafik förekommer inte på lokalgatunätet. Utrymme för parkering kan vid behov utgöra möbleringszon. Cykling sker i blandtrafik. Gångbanor utformas efter områdets behov.



Gångator, gångfartsområden, cykelfartsgator

Förekommer ännu inte i så hög utsträckning i Solna. Torget vid Västra skogen är gågata.