



iterio

ÖSTRA ENEBY TORG SAMT ENEBYBERGSVÄGEN M.FL.

Trafikutredning

2025-09-08



Iterio AB

Beställare: Danderyds kommun

Uppdragsnummer: 7041

Upprättad av: Lisa Lundström, Jevgenij Petoukhov och Hanna Moberg

Datum: 2025-09-08

Granskad av: Pär Båge

Datum: 2025-08-20

Innehåll

1	Bakgrund.....	4		
1.1	Syfte	4		
2	Planeringsförutsättningar	5		
2.1	Översiktsplan för Danderyds kommun.....	5		
2.2	Cykelplan för Danderyds kommun	5		
2.3	Parkeringsstrategi	5		
2.4	Program för Östra Eneby torg	5		
2.5	Trafikutredning Östra Eneby torg	5		
3	Nulägesbeskrivning	6		
3.1	Området	6		
3.2	Gångtrafik	8		
3.3	Cykeltrafik.....	9		
3.4	Kollektivtrafik	10		
3.5	Motorfordonstrafik	11		
4	Föreslagen utformning	12		
4.1	Inom planområde	13		
4.1.1	Enebybergsvägen.....	13		
4.1.2	Gamla Norrtäljevägen.....	18		
4.1.3	Bryggare Bergs väg.....	19		
4.1.4	Kvarnängsvägen	20		
4.1.5	Kvartersgata.....	20		
4.2	Inom extra utredningsområde	21		
4.2.1	Enebybergsvägen	21		
4.2.2	Gethagsvägen.....	21		
5	Analys och konsekvenser av föreslagen utformning ..	23		
5.1	Gångtrafik	23		
5.1.1	Inom planområde	23		
5.2	Cykeltrafik	24		
5.2.1	Inom planområde	24		
5.3	Kollektivtrafik.....	25		
5.3.1	Inom planområde	25		
5.4	Motorfordonstrafik	26		
5.4.1	Inom planområde	26		
5.4.2	Inom extra utredningsområde	27		
5.5	Parkering och angöring	28		
5.5.1	Angöring	28		
5.5.2	Cykelparkering.....	28		
5.5.3	Bilparkering	28		
5.6	Trafikalstring och framtida trafikflöden.....	29		
5.7	Avfall och leveranser.....	29		

1 Bakgrund

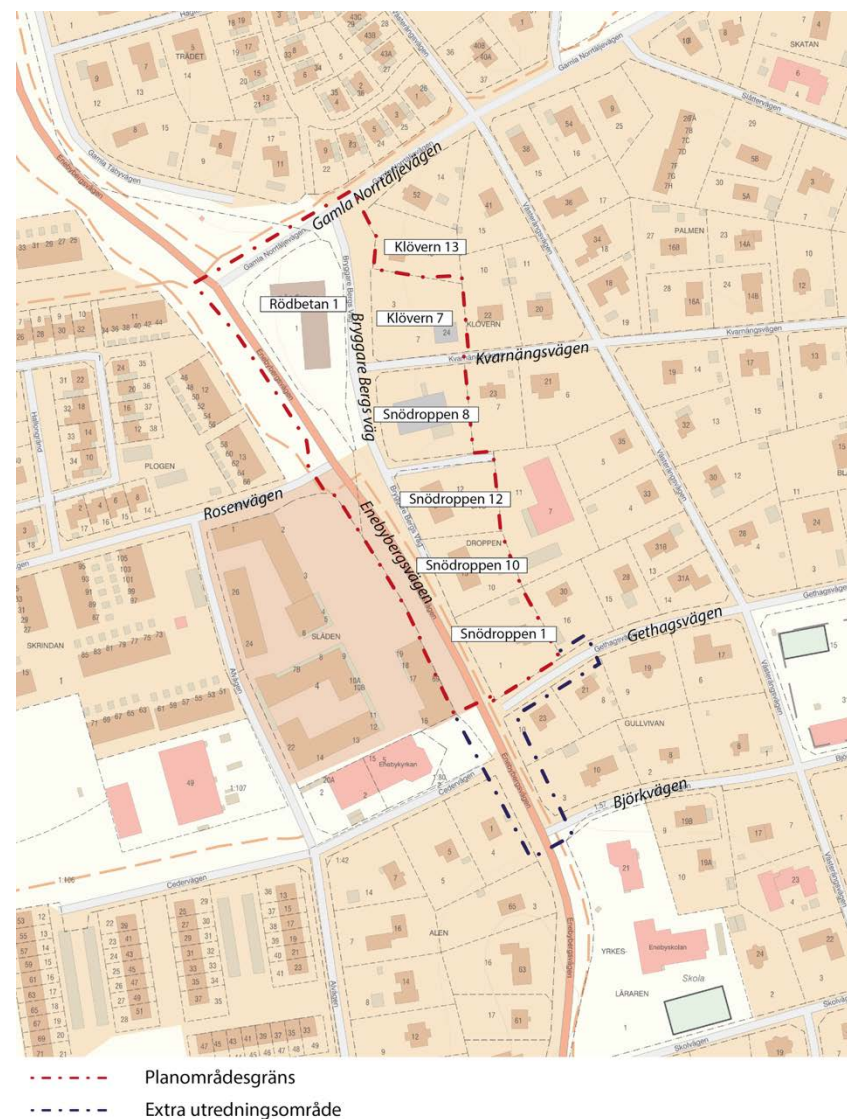
Intill centrumområdet Eneby torg i Enebyberg, Danderyds kommun, ligger utvecklingsområdet östra Eneby torg. Området har utretts för ny bebyggelse sedan 2012. Under 2017 var ett planförslag för området ute på samråd och till följd av de inkomna synpunkterna från detta samråd avbröts planarbetet. Under 2021 genomförde kommunen omfattande medborgardialoger och i februari 2023 beslutade kommunstyrelsen om ett nytt start-PM för detaljplan för östra Eneby torg. Resultatet av medborgardialogen tillsammans med tidigare inkomna synpunkter från samrådsprocessen ligger nu till grund för det fortsatta planarbetet.

Planområdet för östra Eneby torg berör sju fastigheter (se Figur 1): Snödroppen 8 (Danderyds kommun), Snödroppen 1, 10 och 12 (Patriam AB), Klöver 7 (Besqab) och Rödbetan 1 (Besqab) samt en mindre del av Klöver 13. Inom planområdet finns även gatumark som ägs av Danderyds kommun.

1.1 Syfte

Iterio har fått i uppdrag att ta fram översiktlig trafikteknisk förprojektering och trafikutredning för planområdet Östra Eneby torg och delar av kringliggande gator, som underlag i detaljplanarbetet. Syftet med arbetet är att se över dels utformningen av gatorna inom planområdet för östra Eneby torg, inklusive delar av Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen, dels delar av kringliggande gator inom det så kallade extra utredningsområdet, inklusive Enebybergsvägen och Gethagsvägen söder om planområdet. Vidare är syftet att utreda konsekvenserna av den nya exploateringen och gatornas nya utformning.

I detta PM presenteras de framtagna lösningarna för gatornas utformning samt konsekvenser av den framtida exploateringen.



Figur 1. Gränser för planområdet och det extra utredningsområdet samt fastigheter inom planområdet.

2 Planeringsförutsättningar

2.1 Översiktsplan för Danderyds kommun

Gällande översiktsplan för Danderyds kommun antogs i maj 2022. I översiktsplanen nämns östra Eneby torg som ett utredningsområde med förslag på framtida utveckling. Området föreslås utvecklas som centrum med komplettering av bostäder, verksamheter och mötesplatser. Vidare står att framkomligheten på Enebybergsvägen särskilt bör beaktas.

2.2 Cykelplan för Danderyds kommun

Cykelplanen för Danderyds kommun antogs 2014. I planen sätter kommunen upp mål om att 15 % av alla resor inom kommunen ska ske med cykel 2024. Vidare pekas Enebybergsvägen ut som ett regionalt cykelstråk.

2.3 Parkeringsstrategi

Danderyds kommun saknar parkeringsstrategi, men arbetar för närvarande med att ta fram en ny. Denna är ännu ej godkänd.

2.4 Program för Östra Eneby torg

Under 2013 togs ett program för Östra Eneby torg fram. I programmet prövades förutsättningarna för bostäder och verksamheter på platsen.

2.5 Trafikutredning Östra Eneby torg

En trafikutredning för det tidigare utformningsförslaget för östra Eneby torg togs fram av Tyréns 2017. Rapporten behandlar en nulägesbeskrivning av området, trafiksiffror från tidigare trafikmätningar samt förändringar och konsekvenser av den föreslagna utformningen inom planområdet.

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Området

Området kring planområdet präglas främst av villa- och småhusbebyggelse. Väster om planområdet ligger Eneby torg, vilket utgör ett centrum i kommundelen Enebyberg. I centrumet finns ett varierat utbud av handel, restauranger och service samt en vårdcentral. Kring Eneby torg utgörs bebyggelsen av flerbostadshus. Väster om Eneby torg finns flera parker, aktivitetsparker och lekplatser belägna.

Inom planområdet finns i dagsläget hyreslägenheter, verksamhetslokaler och delar av gatorna Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen.

Strax väster om Eneby torg, på ett avstånd om cirka 200 meter från planområdet, finns en förskola. Skolorna Enebyskolan och Brageskolan finns belägna cirka 300–400 meter från planområdet. Cirka 2,5 kilometer söder om planområdet är Danderyds gymnasium beläget. Cirka 1,3 kilometer söder om planområdet ligger Enebybergs IP.

Cirka 1 kilometer öster om planområdet ligger Roslags Näsby station samt restauranger och närbutik. Cirka 2 kilometer nordöst om planområdet finns Täby centrum.



Figur 2. Målpunkter i området kring Eneby torg.



Figur 3. Enebybergsvägen vid södra delen av Eneby torg, ry söderut.



Figur 5. Mittre delen av Bryggare Bergs väg, ry söderut.



Figur 4. Norra delen av Bryggare Bergs väg, ry norrut.

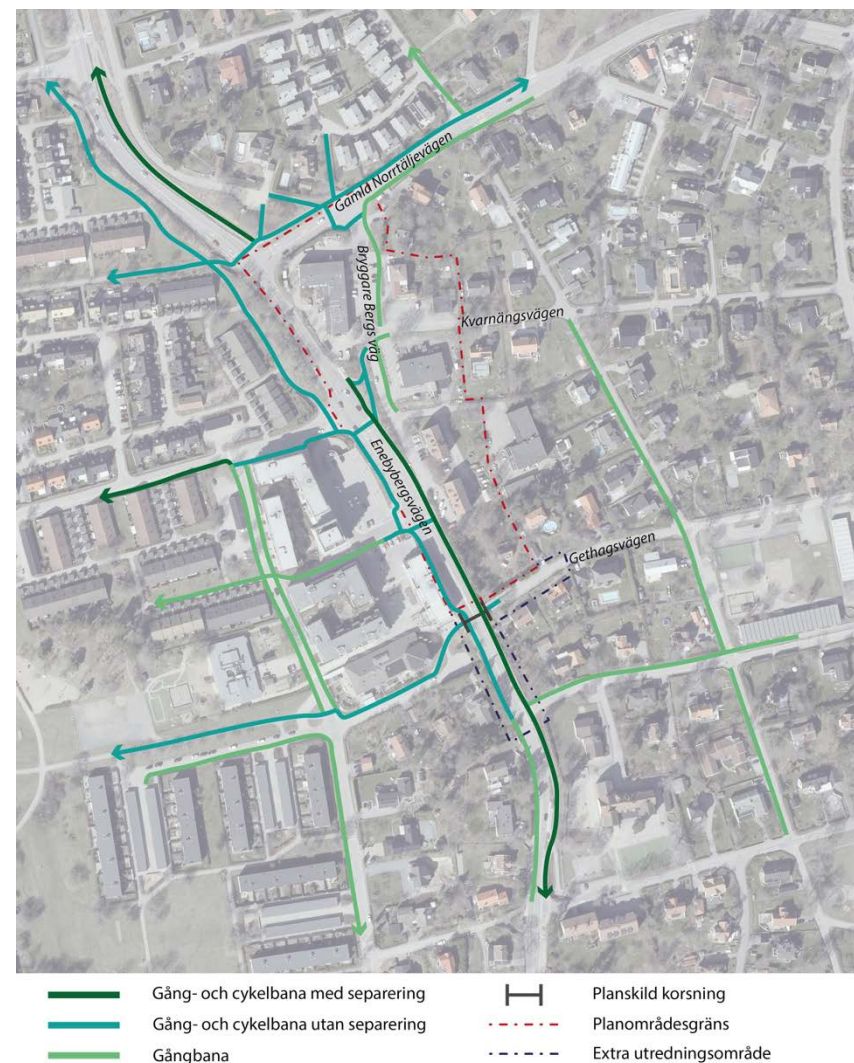


Figur 6. Södra delen av Bryggare Bergs väg, ry söderut.

3.2 Gångtrafik

Kring Eneby torg har området ett relativt finmaskigt gång- och cykelväg nät av varierande karaktär. Det huvudsakliga gångvägnätet består av gång- och cykelbanor längs med de större huvud- och lokalgatorna. Gångvägnätet är även försett med gångbanor på vissa sträckor där cykelbanor saknas. Många av villagatorna i området saknar helt eller delvis gångbanor. Gångvägnätet kring planområdet har vissa brister gällande såväl framkomlighet som orienterbarhet. Längs Enebybergsvägens östra sida finns en separerad gång- och cykelbana. Den tar dock slut vid mitten av planområdet, och i planområdets nordvästra del utmed såväl Enebybergsvägen som Gamla Norrtäljevägen saknas gång- och cykelbanor helt. Norr om korsningen med Gamla Norrtäljevägen återfår dock Enebybergsvägen det separerade gång- och cykelstråket längs gatans östra sida. Längs Enebybergsvägens västra sida samt Gamla Norrtäljevägens norra sida finns oseparatorade gång- och cykelbanor. På dessa sträckor där separering från cykel saknas kan konflikter mellan gång- och cykeltrafikanter uppstå. Inom planområdet finns även smala gångbanor längs delar av Bryggare bergs vägs östra sida.

De oseparatorade gång- och cykelbanorna har en generell bredd på 2,5–3,0 meter. Enebybergsvägens separerade har en generell bredd på cirka 3,0 meter, varav 2,0 meter för cykel och 1,0 meter för gång. Stråket är därmed underdimensionerat enligt kommunens tekniska handbok. Även längs Bryggare Bergs väg är gångbanan smal, med en bredd på cirka 2,0 meter. För att korsa Enebybergsvägen finns flera signalreglerade korsningar. Strax söder om planområdet finns en planskild passage under Enebybergsvägen för gående och cyklister. På Gamla Norrtäljevägen inom planområdet finns ett övergångsställe utan cykelpassage. Samtliga övergångsställen i området saknar hastighetsdämpande åtgärder.



Figur 7. Befintligt gångtrafikenät i området.

3.3 Cykeltrafik

Såväl regionala cykelstråk som lokala cykelstråk finns belägna invid och delvis inom planområdet. Längs större gator och vägar inom och kring planområdet sammanfaller cykelvägnätet med gångvägnätet. Längs Enebybergsvägen går ett regionalt cykelstråk. Längs planområdets västra sida brister dock detta cykelstråk i utformning, då gång- och cykelbanor saknas på denna del. Det regionala cykelstråket byter därför sida inom planområdet, för att sedan byta sida igen norr om planområdet. På villagator samt inom planområdet saknas cykelbanor och cykling sker i blandtrafik.

Cykelstråken håller en lägre standard i området och är generellt underdimensionerade enligt Teknisk Handbok för Danderyds kommun. Enligt teknisk handbok ska dubbelriktade regionala stråk ha en minst 2,5 meter bred yta för cykeltrafik och en 1,8 meter bred yta för gångtrafik. Kombinerade gång- och cykelbanor ska göras minst 3,0 meter breda. I området kring östra Eneby torg har det regionala stråket en total bredd på 3,0 meter och kombinerade gång- och cykelbanor är på flertalet ställen under 3,0 meter breda. Vidare bör regionala- och huvudcykelstråk vara separerade enligt kommunens tekniska handbok. Detta är inte fallet för delar av stråket längs Enebybergsvägen.

Cykelparkering saknas i dagsläget inom planområdet. Parkeringsplatser i form av pollare med möjlighet till ramlåsning finns dock tillgängliga direkt sydväst om planområdet, i anslutning till Eneby torg.



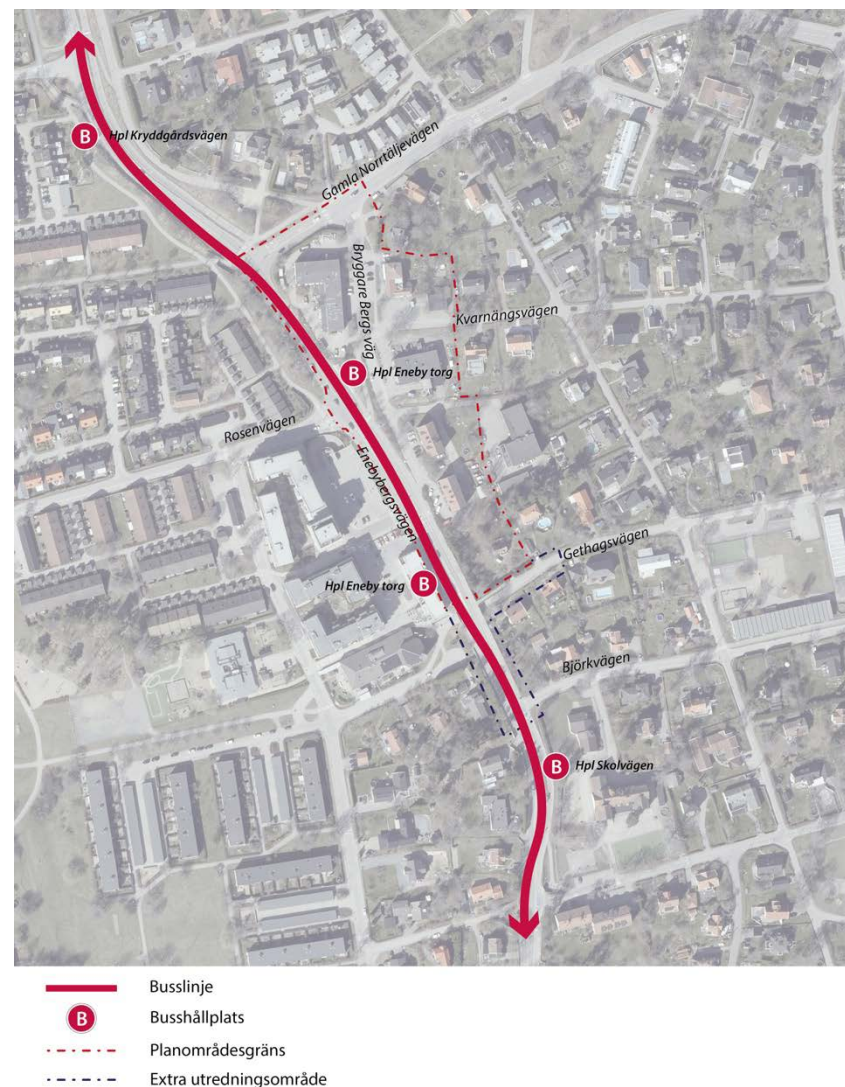
Figur 8. Befintligt cykeltrafiknät i området.

3.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiknätet i närområdet består av busslinjer 604 (Danderyds sjukhus–Hägernäs station), 611 (Danderyds sjukhus–Täby kyrkby), 613 ((Kista centrum–) Danderyds sjukhus–Skarpäng), 691 ((Odenplan–) Danderyds sjukhus–Hägernäs) samt 695 (Danderyds sjukhus–Löttingelund).

Turtätheten för linjer 604 och 611 är cirka 20 minuter under högtrafik. Busslinje 613 avgår cirka var 30:e minut. Linjerna 691 och 695 är nattbussar med avgångar cirka en gång i timmen.

Närmaste busshållplats, hållplats Eneby torg, finns tillgänglig på Enebybergsvägen inom planområdet. Hållplatsen hade cirka 800 på- och avstigande 2016 enligt statistik från Trafikförvaltningen. Norr om planområdet ligger hållplats Kryddgårdsvägen och söder om planområdet hållplats Skolvägen. Planområdet har därmed en god kollektivtrafiksörjning utifrån Trafikförvaltningens riktlinjer (2018), enligt vilka närmaste hållplats ska finnas inom 400 meter radiellt avstånd.



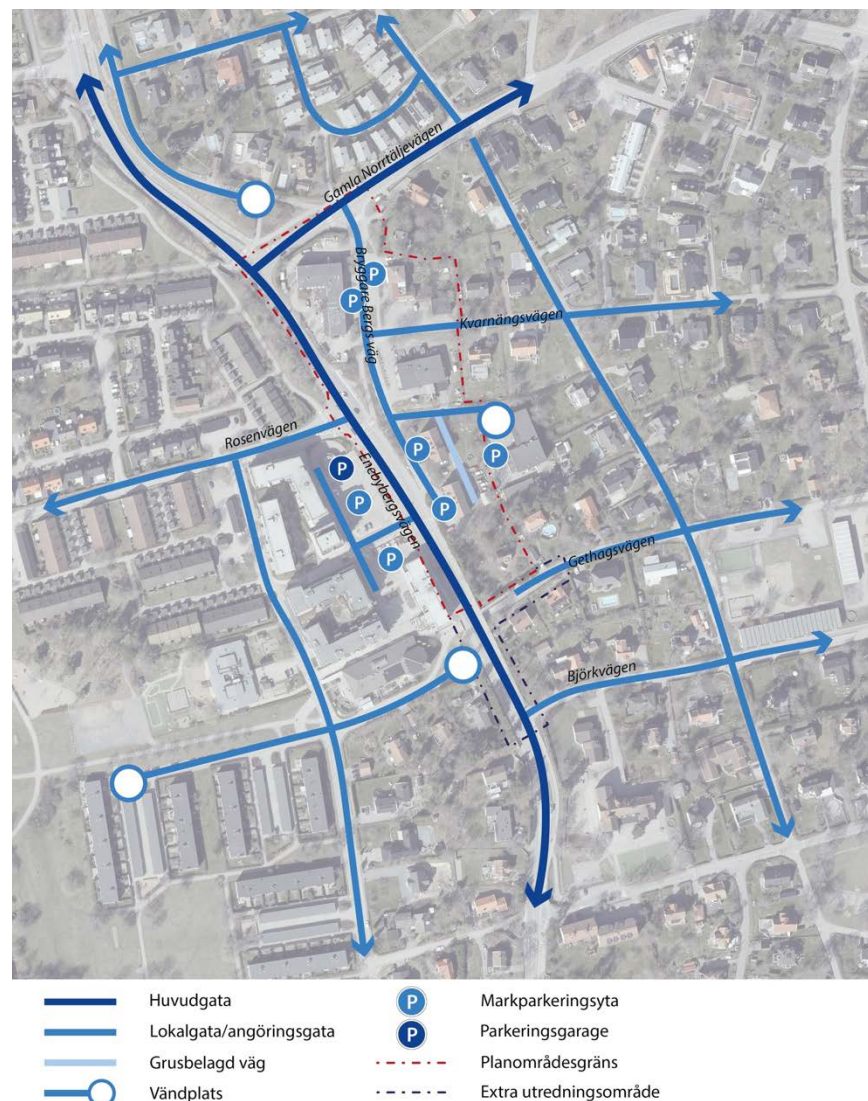
Figur 9. Befintligt kollektivtrafiknät i området.

3.5 Motorfordonstrafik

Området i stort utgör ett bostadsområde med äldre villagator. I områdets västra del går Enebybergsvägen, vilken utgör områdets huvudgata och sträcker sig från centrala Danderyd, genom hela Enebyberg och upp till kommungränsen mot Täby norr om Enebyberg. Gatan har stora flöden genomfartstrafik och utgör även ett viktigt stråk för bussar i linjetrafik. Enebybergsvägen är utformad med 1+1 körfält förbi planområdet samt vänstersvängfält vid korsningar. I norra delen av planområdet går Gamla Norrtäljevägen, vilken också utgör en huvudgata i området men som snarare har en funktion som uppsamlingsgata. Gatan är utformad med 1+1 körfält. Genom planområdet går Bryggare Bergs väg, vilken nås via Gamla Norrtäljevägen. Planområdet angörs även via Kvarnängsvägen österifrån. Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen är hastighetsbegränsade till 40 km/h. Övriga gator i området är hastighetsbegränsade till 30 km/tim.

Enligt trafikmätningar från september 2023 trafikeras Enebybergsvägen vid Björkvägen, i södra delen av det extra utredningsområdet, av 7 700 fordon/dygn. Söder om Gamla Norrtäljevägen trafikeras Enebybergsvägen av 7 300 fordon/dygn och norr om Gamla Norrtäljevägen av 6 100 fordon/dygn. Korsningen Enebybergsvägen/Gamla Norrtäljevägen trafikeras av 3 200 fordon/dygn. Vid Bryggare Bergs väg trafikeras Gamla Norrtäljevägen av 3 200 fordon/dygn.

Inom planområdet finns mindre markparkeringsytor tillhörande de befintliga bostäderna och verksamheterna. Vid Eneby torg finns både markparkeringsytor och parkeringsgarage. Dessa parkeringsytor utgör parkering för boende samt korttidsparkering för besökande. Parkeringen är skyltad som avgiftsfri parkering, 3 timmar, 08.00-22.00 med p-skiva eller gratisbiljett samt avgiftsbelagd parkering 08.00-22.00.



Figur 10. Befintligt motorfordonstrafiknät i området.

4 Föreslagen utformning

Föreslagen utformning innebär att östra Eneby torg utvecklas med bostäder på samtliga fem fastigheter. Kvarteren utformas med huskroppar längs med Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen samt med en öppen struktur inåt mot fastigheten och den närliggande villabebyggelsen.

Sammantaget innebär planen att ca 75 lägenheter kan byggas inom Rödbetan 1 lägenheter och 35 inom Snödroppen 10 och 12. Utöver det kan 29 radhus byggas inom planområdet. Befintlig villa inom Snödroppen 1 kan ersättas med en ny.

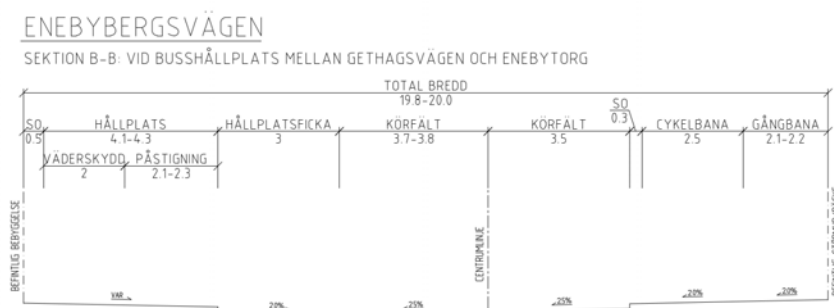


Figur 11. Planerad bebyggelse inom planområdet.

4.1 Inom planområde

4.1.1 Enebybergsvägen

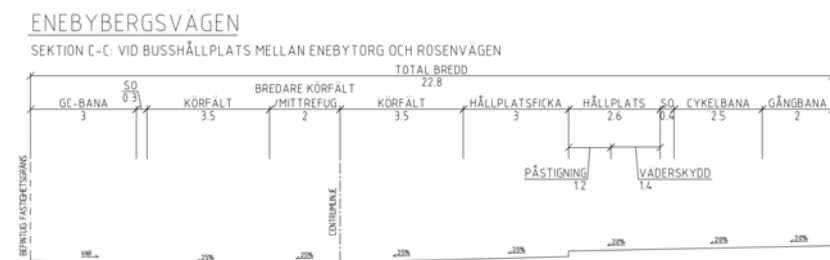
Sektion B-B – Vid busshållplats mellan Gethagsvägen och Enebytorget



Figur 12. Sektion för Enebybergsvägen vid busshållplatsen i södergående riktning.

Busshållplatsen i södergående riktning på Enebybergsvägen mellan Gethagsvägen och Eneby torg föreslås vara kvar i befintligt läge men förskjutas något västerut på grund av breddning av det regionala cykelstråket på östra sidan. Resterande del av denna sektion motsvarar föregående sektion mellan Björkvägen och Gethagsvägen, men med undantag av ett bredare körfält i södergående riktning och en något bredare gångbana på östra sidan.

Sektion C-C – Vid busshållplats mellan Enebytorget och Rosenvägen



Figur 13. Sektion för Enebybergsvägen vid busshållplatsen i norrgående riktning.

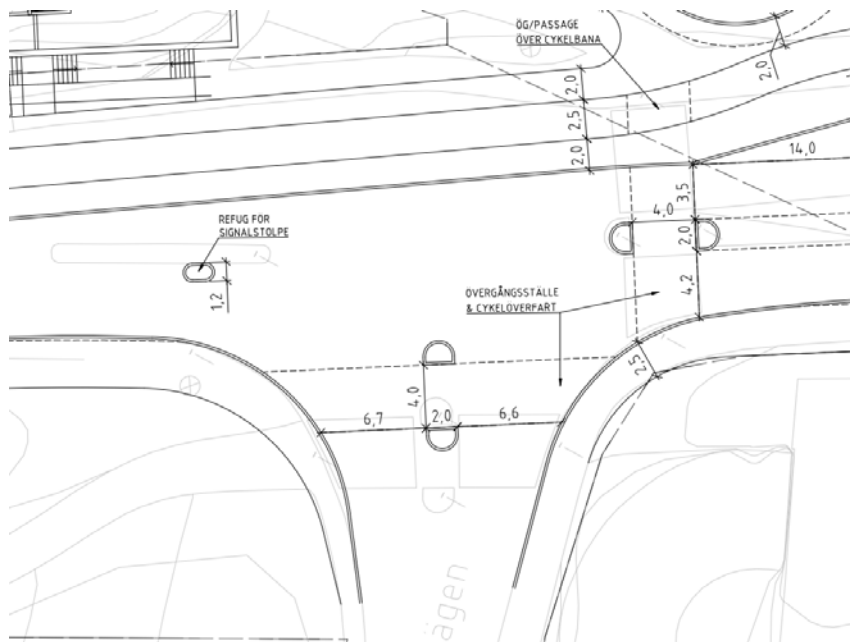
Busshållplatsen i norrgående riktning på Enebybergsvägen föreslås flyttas söderut i förhållande till befintligt, med nytt hållplatsläge mellan Eneby torg och Rosenvägen.

På västra sidan föreslås befintlig kombinerad gång- och cykelbana kvarstå, dock föreslås den göras något bredare än den befintliga. Mellan gång- och cykelbanan och körbanan finns en säkerhetszon på 0,3 meter. Körfälten föreslås göras 3,5 meter breda i vardera riktning med en 2,0 meter bred remsa mellan dem. Denna remsa utformas efter behov i senare skede, förslagsvis som en överkörningsbar mittrefug eller i form av bredare körfält med endast en mittlinje emellan.

På östra sidan fortsätter det regionala cykelstråket med en 2,5 meter bred cykelbana likt tidigare sektioner. Även gångbanan fortsätter likt tidigare med en bredd om 2,0 meter i denna sektion.

Övergångsstället och cykelöverfarten på Enebybergsvägen är kvar i befintligt läge men mittrefugerna är förskjutna åt väster. Det har även tillkommit en passage över cykelbanan för gående samt en väntyta mellan cykelbanan och körbanan på östra sidan. Övergångsstället och cykelöverfarten på Eneby torg är kvar enligt befintligt, men den kombinerade gång- och cykelbanan på västra sidan av Enebybergsvägen upphör söder om Eneby torg. Cyklister hänvisas i stället via cykelöverfarten till det regionala cykelstråket på östra sidan av Enebybergsvägen. Gångbana finns däremot kvar på båda sidor av Enebybergsvägen söder om Eneby torg.

Mellan Enebybergsvägen och Rosenvägen



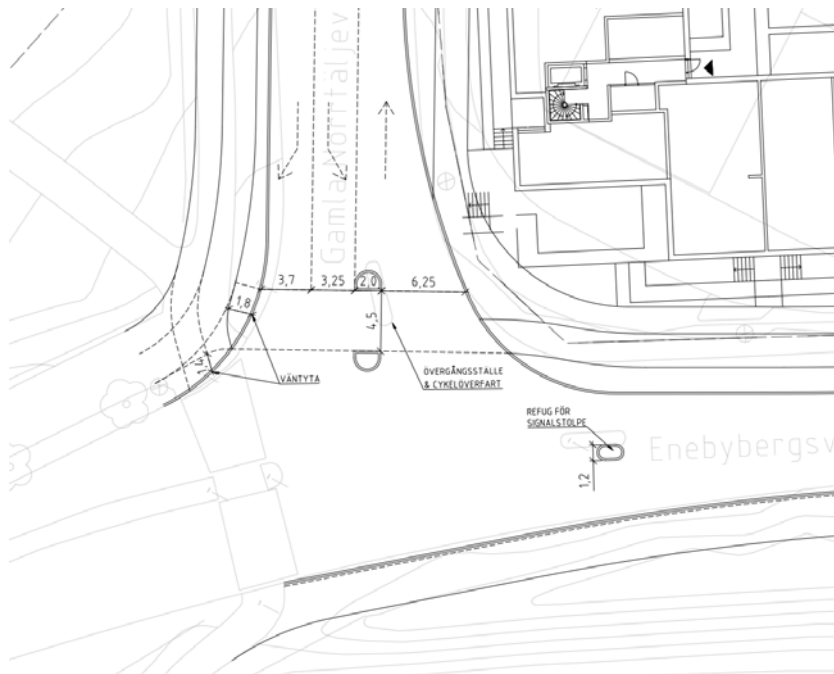
Figur 16. Korsningen mellan Enebybergsvägen och Rosenvägen.

Korsning mellan Enebybergsvägen och Rosenvägen föreslås dimensioneras för 12 meter lastbil som i dagsläget (gäller svängande fordon). Korsningen är fortsatt signalreglerad men samtliga mittrefuger har flyttats. Några av refugernas utformning har också ändrats på grund av ny utformning av Enebybergsvägen.

Övergångsstället och cykelöverfarten på Enebybergsvägen är kvar i befintligt läge, men övergången är kortare än tidigare då det nu endast är ett körfält i norrgående riktning och inget svängkörfält som tidigare. Bilar som ska svänga till Rosenvägen får i stället köra fram och vänta mellan körfälten tills det är möjligt att svänga. Det har även här tillkommit en passage över cykelbanan för gående samt en väntyta mellan cykelbanan och körbanan på östra sidan.

Övergångsstället och cykelöverfarten på Rosenvägen förskjuts närmare Enebybergsvägen för att bättre koppla ihop befintlig gång- och cykelbana söder om Rosenvägen med den nya gång- och cykelbanan norr om Rosenvägen på västra sidan av Enebybergsvägen.

Mellan Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen



Figur 17. Korsningen mellan Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen.

Korsning mellan Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen föreslås dimensioneras för boggibuss (15 meter). Det går ingen busstrafik i korsningen i dagsläget, men lösningen möjliggör för detta i framtiden.

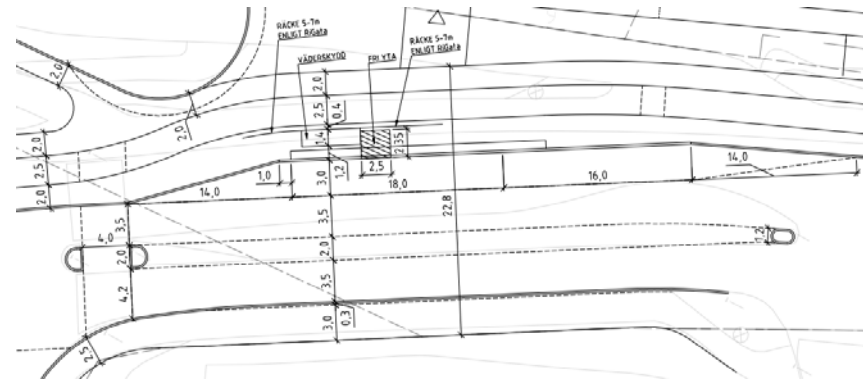
Övergångsstället och cykelöverfarten över Enebybergsvägen föreslås vara kvar enligt befintligt. Däremot tillkommer ett nytt övergångsställe och cykelöverfart över Gamla Norrtäljevägen. Detta för att koppla ihop den nya sträckningen av det regionala

cykelstråket söder om Gamla Norrtäljevägen med den befintliga delen norr om vägen på östra sidan av Enebybergsvägen.

Korsningen är fortsatt signalreglerad men vissa mittrefuger är flyttade. De refuger som har flyttats har även ändrat utformning på grund av den nya gång- och cykelöverfarten på Gamla Norrtäljevägen samt ny utformning av Enebybergsvägen.

Hållplatslägen

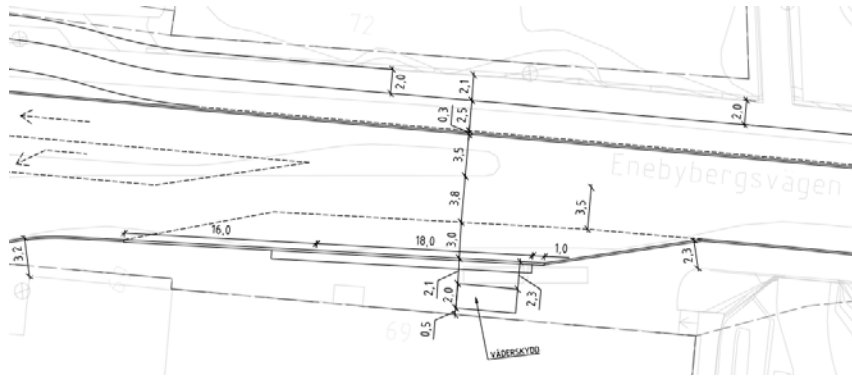
Busshållplats i norrgående riktning



Figur 18. Bussbållplatsen i norrgående riktning.

Busshållplatsen i norrgående riktning föreslås flyttas söderut, med nytt hållplatsläge mellan Rosenvägen och Eneby torg. Hållplatsen föreslås utformas som en fickhållplats enligt RiGata-Buss. Hållplatsen föreslås ges ett smalt väderskydd (1,4 meter) i stället för ett standardväderskydd (2,0 meter) som i dagsläget, på grund av utrymmesbrist och få påstigande. Cykelbanan leds bakom väderskyddet med en säkerhetszon på 0,4 meter samt räcken (5–7 meter långa) på båda sida om väderskyddet enligt RiGata-Buss.

Busshållplats i södergående riktning



Figur 19. Bussbållplatsen i södergående riktning.

Busshållplatsen i södergående riktning är kvar i befintligt läge, dock lite förskjuten västerut på grund av breddning av det regionala cykelstråket på östra sidan. Hållplatsen utformas som en fickhållplats med rak inkörning enligt RiGata-Buss och med ett standardväderskydd (2,0 meter) i stället för två smala väderskydd som idag. Vidare blir det endast gångbana förbi busshållplatsen till skillnad från en kombinerad gång- och cykelbana som i dagsläget.

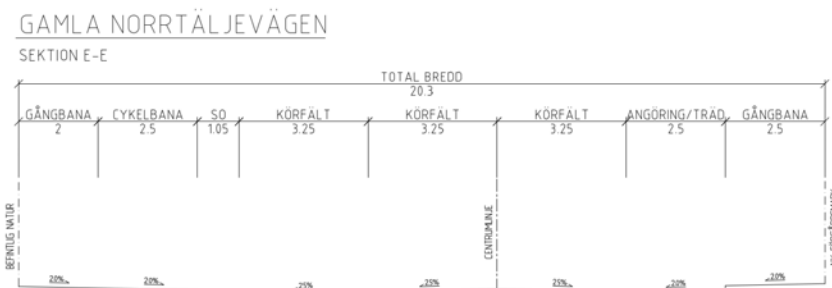
Gång- och cykelstråk

Befintlig separerad gång- och cykelbana breddas till 2+2,5 meter för att förbättra standard och framkomlighet på det regionala cykelstråket längs östra sidan av Enebybergsvägen mellan Björkvägen och Rosenvägen. Mellan Rosenvägen och Gamla Norrtäljevägen blir det en ny separerad gång- och cykelbana med samma bredder som ovan. Den nya sträckan av gång- och cykelbanan ansluter till ett nytt övergångsställe med cykelöverfart på Gamla Norrtäljevägen som i sin tur ansluter till befintlig gång- och cykelbana norr om Gamla Norrtäljevägen.

Det tillkommer även passager för gående över cykelbanan i anslutning till övergångsställen och busshållplatsen i norrgående riktning.

4.1.2 Gamla Norrtäljevägen

Sektion



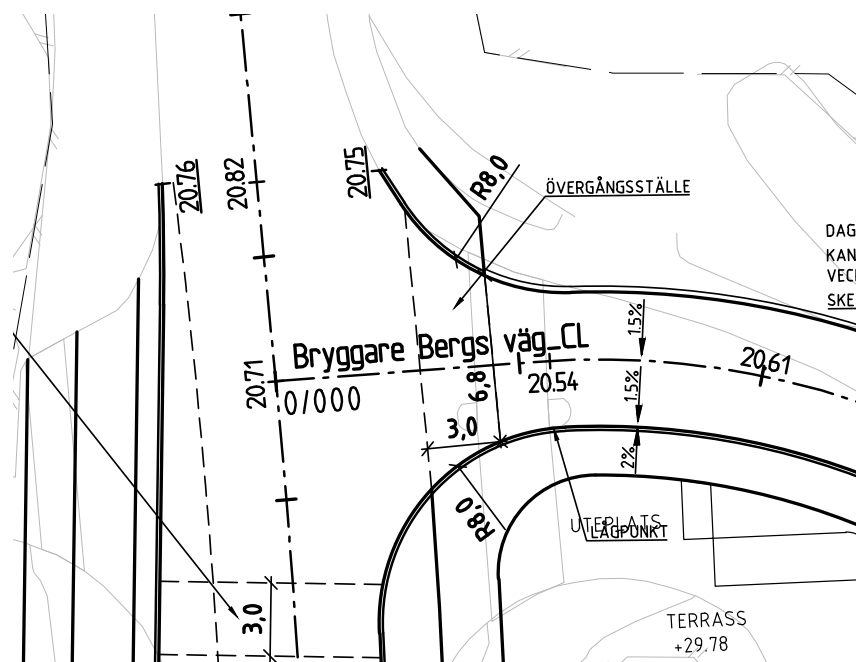
Figur 20. Sektion för Gamla Norrtäljevägen mellan Enebybergsvägen och Bryggare Bergs väg.

På norra sidan av Gamla Norrtäljevägen mellan Enebybergsvägen och Bryggare Bergs väg föreslås en separerad gång- och cykelbana, till skillnad från en kombinerad som i dagsläget. Den nya gång- och cykelbanan föreslås också göras bredare än den befintliga. Dock blir ytan mellan cykelbanan och körbanan (säkerhetszon) smalare än befintligt, men ytan föreslås ändå göras tillräckligt bred (1,05 meter) för att få plats med stolpar av olika slag.

I västlig riktning föreslås två körfält likt befintligt, det vill säga ett svängkörfält i vardera riktning mot Enebybergsvägen. I östlig riktning föreslås ett körfält, även det som i dagsläget.

På södra sidan om körbanan är det i dagsläget enbart skylt- och belysningsstolpar. Där föreslås i stället en 2,5 meter bred yta avsedd för angöring och/eller plantering samt en 2,5 meter bred gångbana.

Korsning



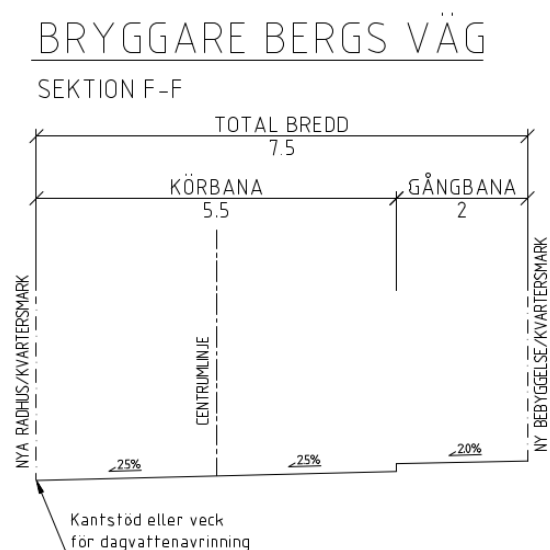
Figur 21. Korsningen mellan Gamla Norrtäljevägen och Bryggare Bergs väg.

Korsningen mellan Gamla Norrtäljevägen och Bryggare Bergs väg föreslås dimensioneras för 12 meter lastbil (gäller svängande fordon). Ett övergångsställe föreslås på Bryggare Bergs väg likt befintligt, dock föreslås det utformas utan mittrefuger på grund av utrymmesbrist med hänsyn till körspår.

4.1.3 Bryggare Bergs väg

Sektioner

Sektion F-F – Norr om vändplats

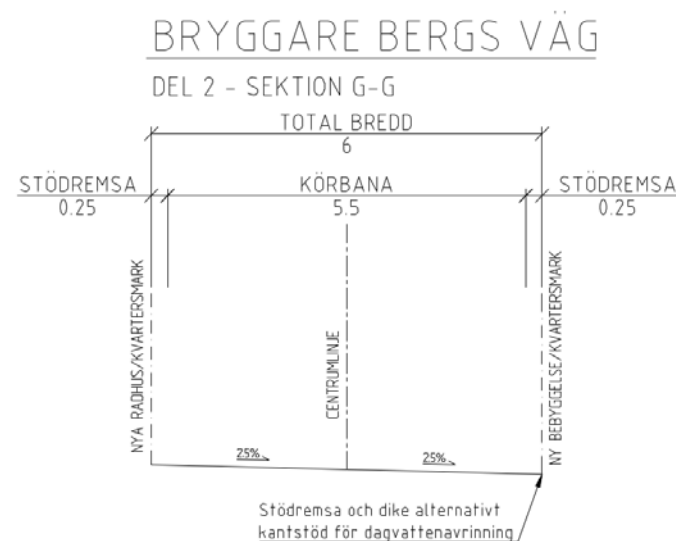


Figur 22. Sektion för första delen av Bryggare Bergs väg.

Sektionen för första delen av Bryggare Bergs väg föreslås bestå av en 5,5 meter bred dubbelriktad körbana och en 2 meter bred gångbana på västra sidan. Gatan föreslås skevas åt öster mot kvartermark med de nya radhusen. För kvarteret norr om Kvarnängsvägen ligger radhusens långsgående parkeringsplatser dikt an körbanan. För kvarteret söder om Kvarnängsvägen finns en 2 meter bred remsa på kvartermark mellan körbanan och radhusens tomter. För att dagvatten från Bryggare Bergs väg inte ska ledas in på kvartermarken behöver parkeringsplatserna och remsan skevas mot körbanan så att det skapas ett veck enligt Figur 12. Alternativt

behövs kantstöd även på östra sidan av körbanan för att hindra dagvatten från att rinna in på kvartermark. Oavsett lösning behöver behovet av nya dagvattenbrunnar längs gatan studeras.

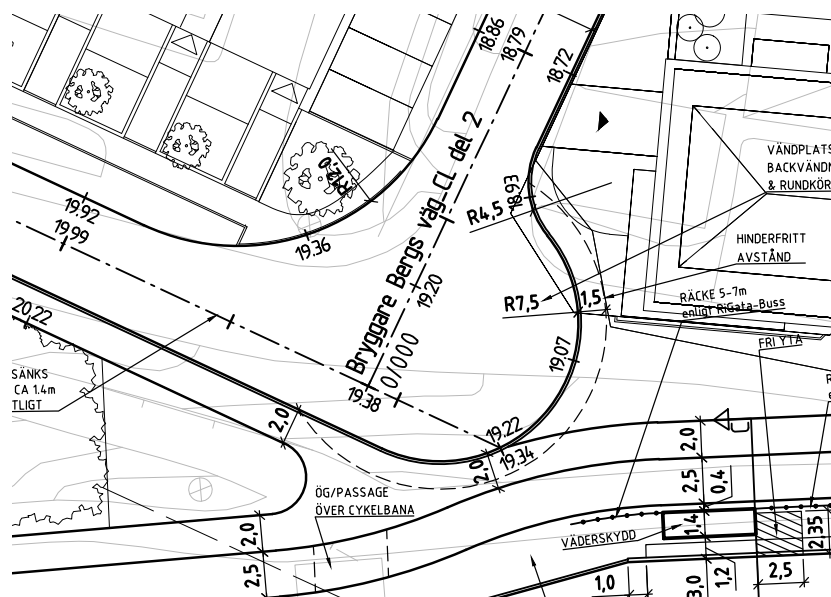
Sektion G-G – Öster om vändplats



Figur 23. Sektion för Bryggare Bergs väg efter vändplatsen.

Sektion för Bryggare Bergs väg efter vändplatsen består också av en 5,5 meter bred dubbelriktad körbana, dock ingen gångbana längs denna sträcka. Stödremsa föreslås längs körbanans båda sidor vid angränsning mot en icke-hårdgjord yta. Körbanan föreslås skevas mot kvartermarken i söder där dagvattenavrinningen behöver hanteras, antingen genom kantstöd och dagvattenbrunn eller genom stödremsa och dike enligt Figur 13. Vid dikesalternativet kan fastighetsgränsen behöva anpassas så att diket hamnar på allmän platsmark.

Vändplats

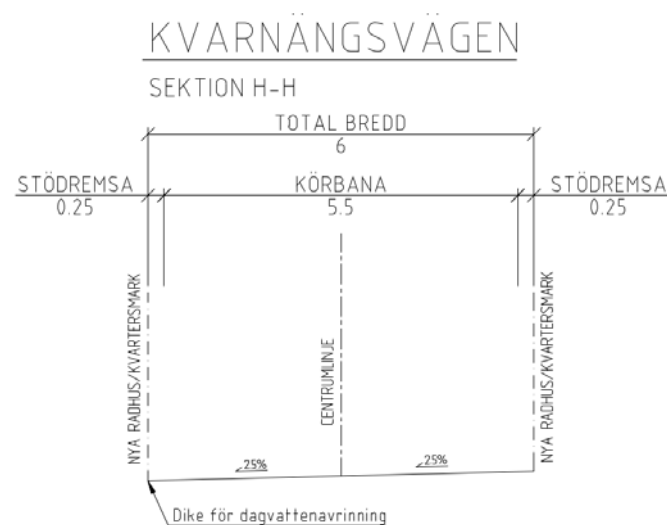


Figur 24. Vändplats på Bryggare Bergs väg.

Vändplatsen på Bryggare Bergs väg föreslås utformas med radi 7,5 meter och dimensioneras för rundkörning med minibuss (7 meter) och backvändning med sopbil (9,4 meter). Dikt an vändplatsen behövs ett hinderfritt avstånd på 1,5 meter för att möjliggöra för fordon att svepa inom denna yta. Det hinderfria avståndet utgörs till viss del av gångbanorna på Enebybergsvägen och Bryggare Bergs väg, se Figur 14.

4.1.4 Kvarnängsvägen

Sektion



Figur 25. Sektion för Kvarnängsvägen inom planområdet.

Kvarnängsvägen föreslås också utformas med en 5,5 meter bred dubbelriktad körbana, dock utan gångbanor. Även här föreslås en stödremsa på vardera sida om körbanan vid angränsning mot en icke-hårdgjord yta. Körbanan föreslås skevas mot kvartersmarken i norr där dagvattnet behöver hanteras, förslagsvis genom stödremsa och dike enligt Figur 15. Fastighetsgränsen kan behöva anpassas även vid denna gata så att diket hamnar på allmän platsmark.

4.1.5 Kvartersgata

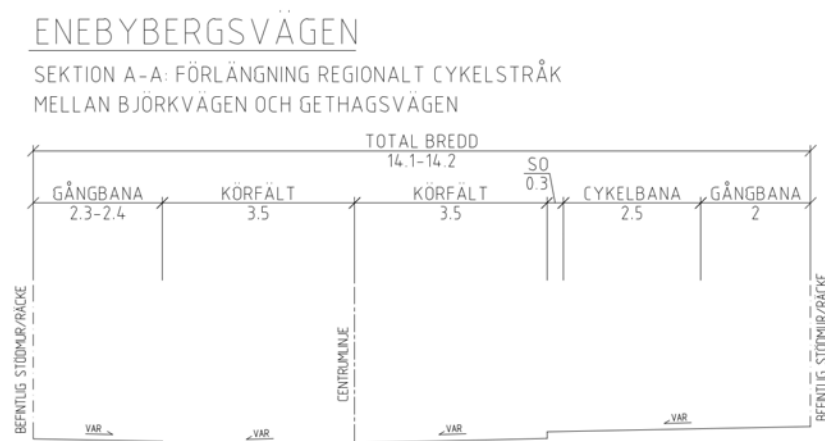
Kvartersgatan är en ny gata på kvartersmark inom det tänkta radhuskvarteret på fastigheten Klöver 7. Detta är en återvändsgata som planeras göras strax under 4,0 meter bred och anpassad enligt den nya bebyggelsen.

4.2 Inom extra utredningsområde

4.2.1 Enebybergsvägen

Sektion

Sektion A-A – Mellan Björkvägen och Gethagsvägen



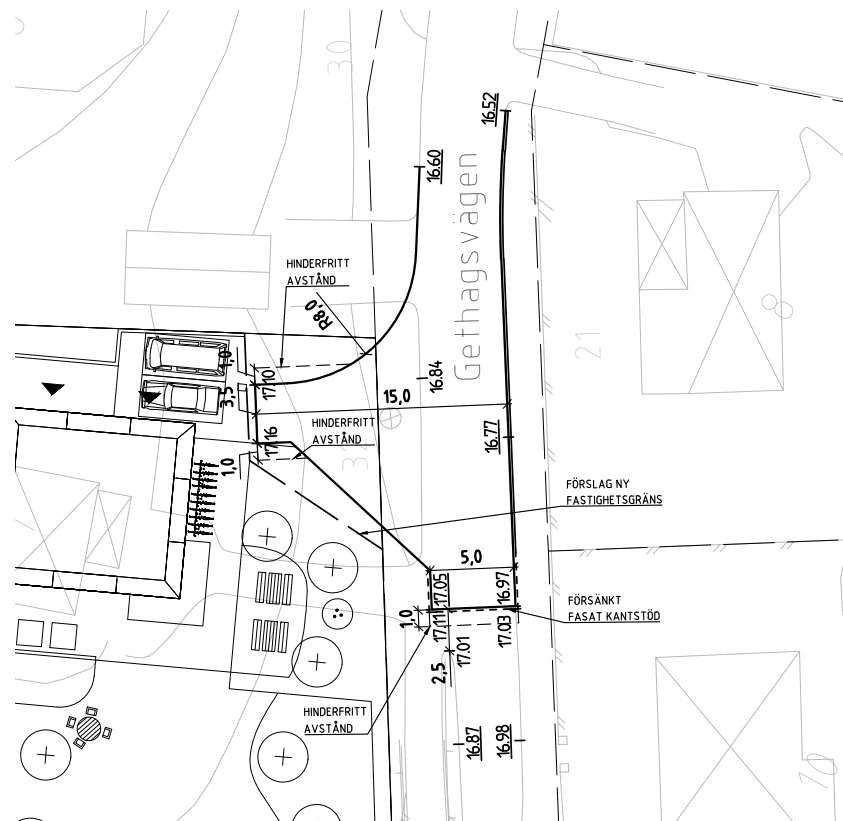
Figur 26. Sektion för Enebybergsvägen mellan Björkvägen och Gethagsvägen.

Enebybergsvägen mellan Björkvägen och Gethagsvägen föreslås göras om för att förbättra det regionala cykelstråket på östra sidan genom att skapa en bredare cykelbana på 2,5 meter. Även gångbanan föreslås breddas i förhållande till befintligt till 2,0 meter. Mellan cykelbanan och körbanan föreslås en säkerhetszon på 0,3 meter (medger ingen skyltning eller möblering). Körfälten föreslås bli 3,5 meter i vardera riktning, vilket är enligt krav i RiGata-Buss. Gångbanan på västra sidan varierar i bredd mellan ca 2,3–2,4 meter, vilket motsvarar bredden vid anslutning till befintlig gångbana i söder. Samtliga tvärfall varierar mellan Björkvägen och

Gethagsvägen då gångbanornas bakkant behöver ansluta till befintliga höjder för stödmuren på båda sidorna.

4.2.2 Gethagsvägen

Vändplats



Figur 27. Vändplats på Gethagsvägen.

Den västra änden av Gethagsvägen föreslås göras om för att skapa en yta för backvändning med sopbil. För att få plats med en sådan

vändyta krävs det att en del av Snödroppen 1 (inom planområdet) tas i anspråk, enligt Figur 27. Backvändytan föreslås utformas enligt mått och krav i Handbok för avfallsutrymmen från Avfall Sverige. Enligt föreslagen utformning är vändytan även anpassad för rundkörning med personbil.

Med föreslagen placering placeras ena änden av vändytan 2,5 meter ifrån rampen som leder upp till Enebybergsvägen. Detta för att skapa en tillräckligt bred gång- och cykelbana mellan rampen och vändytan. Gång- och cykelbanan avgränsas med ett försänkt fasat kantstöd för att leda gående till södra sidan av Gethagsvägen (höger sida i Figur 27). Dock fungerar en del av gång- och cykelbanan även som hindersfritt avstånd (1,0 meter), vilket behövs för fordonssvep vid backvändning med sopbil. Infarten till Snödroppen 1 är tänkt att flyttas till andra änden av vändytan för att undvika konflikter med gående och cyklister vid rampen där befintlig infart är belägen idag (se Figur 27).

5 Analys och konsekvenser av föreslagen utformning

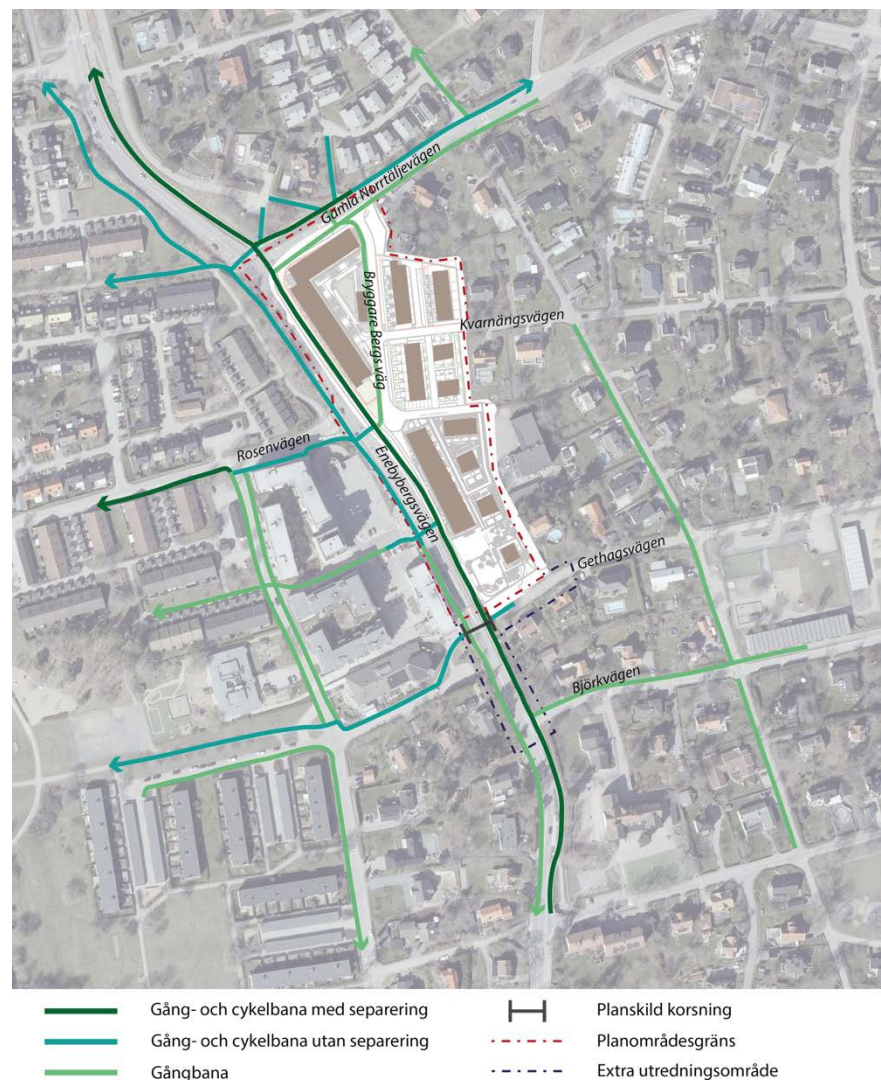
5.1 Gångtrafik

5.1.1 Inom planområdet

Inom planområdet tillskapas en 2,0 meter bred gångbana längs Bryggare Bergs vägs västra sida, vilket är enligt standard i kommunens tekniska handbok. Längs den östra sidan av Bryggare Bergs väg tillskapas smalare gångytor på kvartersmark. På övriga lågtrafikerade kvartersgator saknas gångbanor och gående samsas om ytor med övriga trafikslag, likt längs övriga villagator i området.

Genom föreslagen utformning tillskapas gång- och cykelbana på del av Enebybergsvägen inom planområdet där gång- och cykelbana i dagsläget saknas. Detta stråk kopplar samman med befintliga stråk söder om planområdet samt norrut på andra sidan korsningen med Gamla Norrtäljevägen. I korsningen mellan Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen föreslås ett övergångsställe med cykelöverfart att anläggas, vilket möjliggör för ett kontinuerligt stråk längs hela Enebybergsvägens östra sida.

Även längs Gamla Norrtäljevägen på sidan som vetter mot planområdet föreslås befintlig gångbana att kompletteras på sträcka där gångbana i dagsläget saknas. Del av gång- och cykelstråket längs Gamla Norrtäljevägens norra sida görs om från oseparatorad till separerad gång- och cykelbana, vilket skapar en bättre övergång mellan de olika stråken på platsen. Den föreslagna utformningen kring planområdet på Enebybergsvägen och Gamla Norrtäljevägen skapar på så sätt ett gent, sammanhängande och orienterbart gångväg nät i området.



Figur 28. Planerat gångväg nät inom planområdet och det extra utredningsområdet.

5.2 Cykeltrafik

5.2.1 Inom planområde

Inom planområdet planeras cykling att ske i blandtrafik. Cykelparkeringsplatser planeras att anläggas i anslutning till samtliga byggnader.

I den föreslagna utformningen för Enebybergsvägen får det regionala cykelstråket ändrad sträckning och förbättrad standard. Stråket föreslås utformas med en 2,5 meter bred yta för cykeltrafik och en 2,0 meter bred yta för gångtrafik, vilket är en godkänd standard enligt kommunens tekniska handbok. Den nya sträckningen innebär att stråket inte byter sida, utan i stället går hela vägen längs Enebybergsvägens östra sida genom planområdet. Vid Eneby torgs hållplatsläge på Enebybergsvägens östra sida leds cykelstråket bakom busshållplatsen. Föreslagen utformning förbättrar såväl tillgängligheten som genheten för cyklister på stråket.

Den gemensamma gång- och cykelbanan på Enebybergsvägens västra sida föreslås skyltas om till gångbana redan vid Eneby torg vid befintligt övergångsställe. Åtgärden föreslås dels på grund av att gång- och cykelstråket i dagsläget tar slut och skyltas om till gångbana söder om Gethagsvägen, där passage över Enebybergsvägen saknas. Åtgärden föreslås även på grund av platsbrist på gatans västra sida till följd av att gång- och cykelbanan på gatans östra sida föreslås breddas.



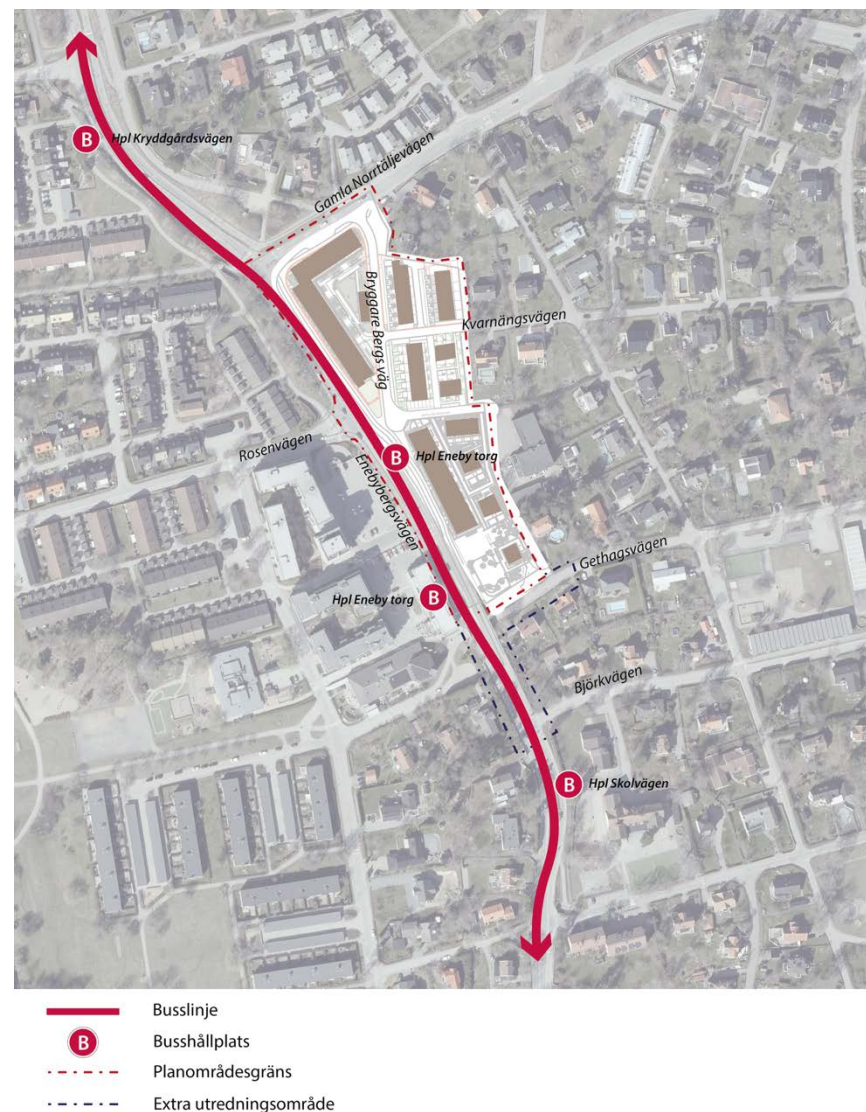
Figur 29. Planerat cykelvägnät inom planområdet och det extra utredningsområdet.

5.3 Kollektivtrafik

5.3.1 Inom planområde

I samband med ombyggnaden av Enebybergsvägen ges möjlighet att flytta det östra hållplatsläget för hållplats Eneby torg söderut på sträckan. Det nya hållplatsläget föreslås hamna i höjd med centrumet och ges genom föreslagen utformning bättre standard.

Den nya placeringen hamnar i Bryggare Bergs vägs förlängning, vilket innebär att boende inom planområdet ges en genare koppling till hållplatsen. Även kopplingen mellan de båda hållplatslägena för hållplats Eneby torg förbättras, då avståndet mellan dem minskar. I den föreslagna utformningen ges även det västra hållplatsläget bättre standard, med bredare utrymme framför väderskyddet samt ett bredare väderskydd.



Figur 30. Planerat kollektivtrafikenät inom planområdet och det extra utredningsområdet.

5.4 Motorfordonstrafik

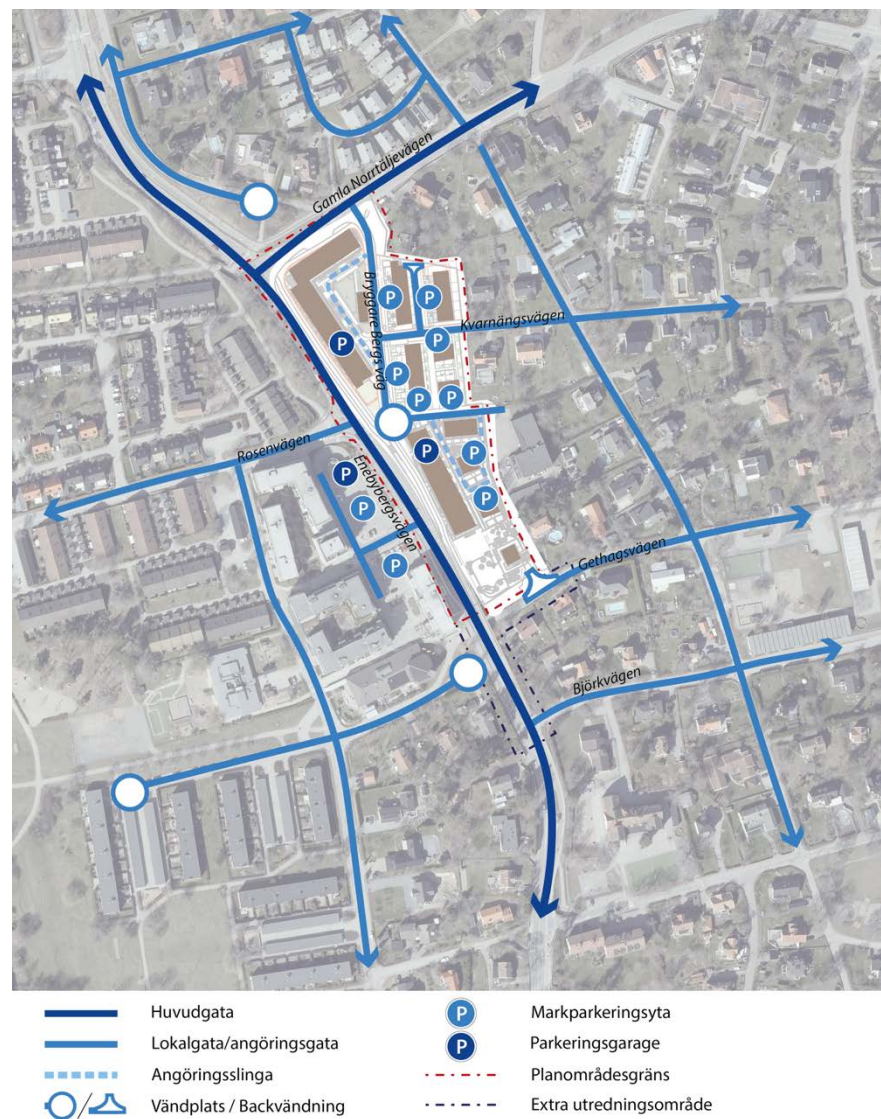
5.4.1 Inom planområde

Med den nya utformningen angörs området på samma sätt som i dagsläget: via Bryggare Bergs väg från Gamla Norrtäljevägen samt via Kvarnängsvägen österifrån. Byggnad på Snödroppen 1 angörs via Gethagsvägen.

Från Kvarnängsvägen tillskapas en ny kvartersgata till bostäder inom fastigheten Klöver 7. Denna kvartersgata görs dubbelriktad men smal (knappt 4 meter bred), vilket gör att det kan vara svårt för fordon att mötas på sträckan. Gatan är dock främst utformad för personbil och förväntas endast nyttjas av fordon som ska till någon av bostäderna längs gatan. Snödroppen 10–12 samt Rödbetan 1 utformas med angöringsslingor som medger rundkörning eller vändning. I slutet på kvartersgatan inom Klöver 7 tillskapas yta för backvändning med personbil.

På fastigheterna Klöver 7 samt Snödroppen 8 tillskapas markparkeringsytor i anslutning till radhusen. Snödroppen 10–12 samt Rödbetan 1 utformas båda med parkeringsgarage under flerfamiljshusen. Inom Snödroppen 10–12 planeras även markparkeringsytor i anslutning till enfamiljshusen.

Enebybergsvägen föreslås få en ändrad utformning. Förslaget innebär att gatan får en ny sektion med såväl bredare ytor för gång- och cykel som plats för trädplanteringar längs del av gatan. Samtliga korsningspunkter på sträckan föreslås fortsatt att vara signalreglerade. Detta gäller även korsningen med Gamla Norrtäljevägen. Möjlighet att anlägga en cirkulationsplats i korsningen Gamla Norrtäljevägen/Enebybergsvägen har också studerats, men av kapacitetsskäl anses detta dock inte vara

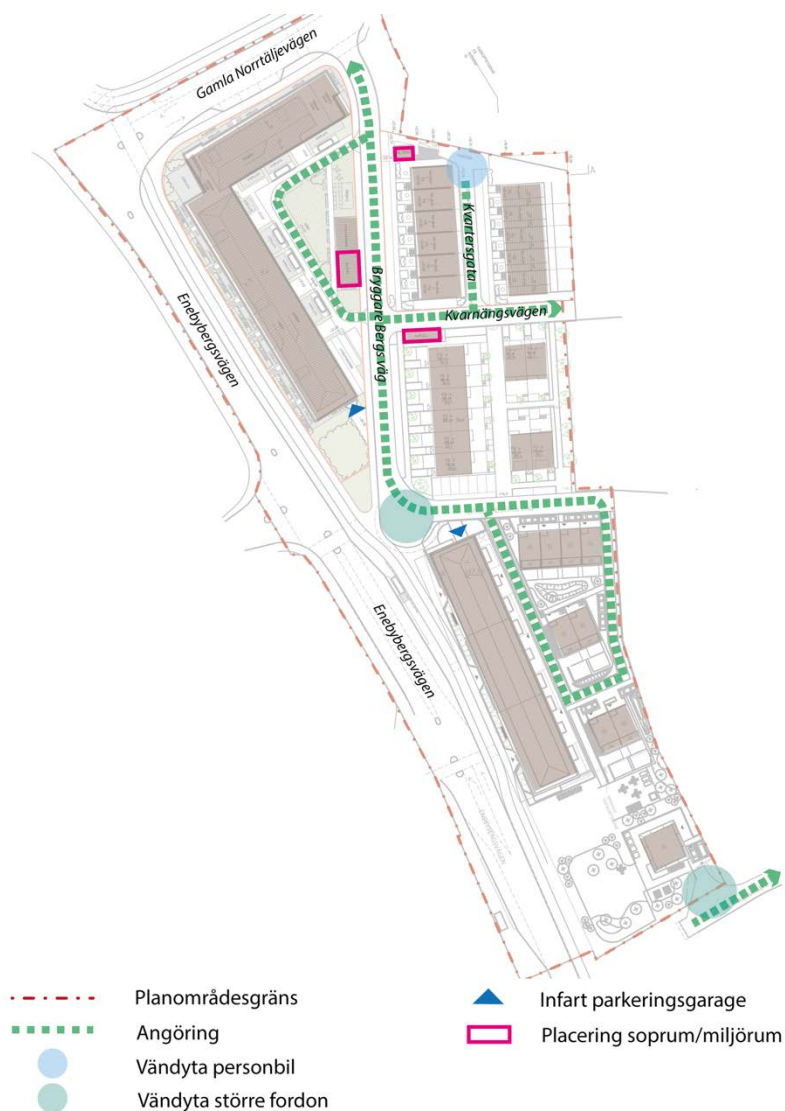


Figur 31. Planerat motorfordonstrafiknät inom planområdet och det extra utredningsområdet.

nödvändigt. Till följd av den nya sektionen har samtliga korsningspunkter dock fått justerad utformning. Genom planområdet föreslås gatan utformas med endast 1+1 körfält, till skillnad från i dagsläget då körbanan är utformad med två körfält i norrgående riktning. Detta för att ge plats åt den nya gång- och cykelbanan på sträckan.

5.4.2 Inom extra utredningsområde

Även utformningen av Gethagsvägen vid gatans slut mot Enebybergsvägen har setts över. I dagsläget övergår endast gatan till gång- och cykelstråk. I den föreslagna utformningen föreslås gatan i stället att utformas med en yta som medger backvändning med sopbil och andra större fordon samt rundkörning med personbil. Backvändningsytan ligger delvis inom planområdet på fastigheten Snödroppen 1.



Figur 32. Angöring, vändplatser, infarter till garage samt placering av soprum inom planområdet.

5.5 Parkering och angöring

5.5.1 Angöring

Fastigheter inom planområdet angörs via Bryggare Bergs väg och Kvarnängsvägen samt via tillkommande kvartersgata och angöringsslingor på kvartersmark. Byggnad på Snödroppen 1 angörs via Gethagsvägen. Gatorna utformas utan angöringsfickor och angörande fordon måste därmed stanna i körbanan. Samtliga gator är utformade på sådant sätt att fordon kan vända inom planområdet. Parkeringsgaragen tillhörande flerfamiljshusen på Snödroppen 10–12 samt Rödbetan 1 angörs båda via Bryggare Bergs väg.

5.5.2 Cykelparkering

Cykelparkering i området bör vara trygg och attraktiv samt bör alltid möjliggöra för fastlåsnings i ramen. Parkering ska anläggas i cykelrum som är lätta att nå eller på innergård/tomt. Besöksparkering anordnas i nära anslutning till huvudentréer. Detaljerad planering och utformning av cykelparkeringsplatser arbetas in i den fortsatta projekteringen.

Enligt utkast för Danderyds kommuns kommande parkeringsstrategi uppgår cykelparkeringsbehovet för lägenheter i flerbostadshus generellt till cirka 3,5 parkeringsplatser/lägenhet. Denna siffra är dock ännu ej fastställd.

Då parkeringsstrategi saknas kan inget exakt parkeringstal för cykel beräknas. Baserat på det generella talet för flerbostadshus och det planerade antalet lägenheter i området uppgår behovet för dessa bostäder till cirka 385 cykelparkeringsplatser. Parkeringsbehovet måste ses över och ges en mer noggrann beräkning i det kommande arbetet.

5.5.3 Bilparkering

Bilparkeringsplatser planeras att placeras på tomt/inom fastigheten för radhusen samt i parkeringsgarage för flerbostadshusen.

Inom planområdet planeras 1,5 parkeringsplatser/radhus. Inom Rödbetan 1 föreslås 60 bilparkeringsplatser på 76 lägenheter, vilket motsvarar ett parkeringstal på cirka 0,8 parkeringsplatser/lägenhet. För Snödroppen 10 och 12 planeras 31 parkeringsplatser på 35 lägenheter, vilket motsvarar ett parkeringstal på cirka 0,9 parkeringsplatser/lägenhet.

I linje med generella mål om att minska bilberoendet och främja alternativa transportmedel bör förslaget till för området lämpliga mobilitetsåtgärder, och därmed möjligheten att sänka parkeringstalen för bil, utredas vidare i kommande arbete.

5.6 Trafikalstring och framtida trafikflöden

Trafikalstring har beräknats enligt Tabell 1. Lägenheter har lägre p-tal och antas ha färre boende per bostad jämfört med radhus. I och med detta bedöms ett radhus generera fler bilresor än en lägenhet. På senare år har mängden nyttotrafik ökat avsevärt. Nyttotrafiken innefattar bland annat mat- och paketleveranser, hantverkare, servicetekniker m.m. Radhus genererar fler sådana resor än lägenheter.

Lägenheter inom planområdet antas generera totalt ca 250 bilresor per dygn, vilket ger en omsättning på cirka 2,4 resor per p-plats. Radhus inom planområdet antas generera cirka 130 resor per dygn med en omsättning på cirka 2,7 resor per bilparkeringsplats.

Tabell 1. Trafikalstringsberäkning.

Bostäder	Antal	P-tal	Bilresor per lgh/ radhus	Nyttotrafik per lgh/ radhus	Alstrade bilresor (fordon/dygn)
Lägenheter	110	0,85	2	0,2	250
Radhus	29	1,5	4	0,5	130

Planområdet uppskattas därmed totalt alstra cirka 380 bilresor per dygn. Resorna antas fördelas enligt följande:

- 35 % till och från Enebybergsvägen N
- 45 % till och från Enebybergsvägen S
- 20 % till och från Gamla Norrtäljevägen Ö

En del av resorna kommer att gå via Eneby torg där man exempelvis handlar på vägen hem. Trafikökningen där uppskattas grovt till 100 bilresor per dygn tur och retur.

Trafiken som alstras från den planerade exploateringen antas vara i samma storleksordning som alstringen av befintliga bostäder och

verksamheter inom planområdet. Alstringen från den tillkommande bebyggelsen antas därmed ha mycket liten påverkan på det kringliggande gatunätet. Även andra projekt i närområdet kan ha påverkan på trafikprognosen, dessa är inte inräknade i kalkylen.

5.7 Avfall och leveranser

Då ingen av byggnaderna inom planområdet planeras att utformas med verksamhetslokaler eller liknande förväntas endast mindre leveransfordon i form av nyttotrafik till bostäderna att angöra området.

Samtliga avfallsrum nås enligt föreslagen utformning via Bryggare Bergs väg och Kvarnängsvägen. Ingen av gatorna utformas med angöringsfickor/lastfickor, utan avfallsfordon samt nyttotrafik stannar enligt föreslagen utformning i körbanan. Dragvägen mellan fordon och miljörum bör alltid vara så kort som möjligt, max 10 meter mellan sopbilens bakkant och dörr till avfallsrum. Detta uppfylls genom framtagna lösningar.