

# TRAFIKUTREDNING ENEBYBERG SVÄGEN DANDERYDS KOMMUN



2023-03-07

# TRAFIKUTREDNING ENEBYBERGSVÄGEN

## Danderyds kommun

Uppdragsnamn	Trafikutredning Enebybergsvägen, Danderyds kommun
Uppdragsnummer	10350318
Författare	Carl Lindgren Elodie Papin Julie Schack Møller-Kristensen
Datum	2023-03-07
Ändringsdatum	2023-03-21
Granskad av	Albin Bellander
Godkänd av	Julie Schack Møller-Kristensen

## KUND

Danderyds kommun

## KONSULT

### WSP

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10-722 50 00  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

# INNEHÅLL

Sammanfattning	4
Introduktion	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Syfte med utredningen	6
Utredningsområden	7
1.3 Djursholms trä	7
1.4 Enebyängen	8
Enebybergsvägen idag	9
1.5 Problembeskrivning	9
1.5.1 Vägnätets funktion	9
1.5.2 Senaste utvecklingen i Danderyds kommun	10
1.6 Vägutformning	11
1.6.1 Infrastruktur och övriga vägegenskaper	11
1.6.2 Trafiksäkerhetsfrågor	13
1.7 Framkomlighet idag	14
1.8 Kommunal strategi, tidigare utredningar och pågående arbete	15
1.8.1 Kommunal strategi	15
1.8.2 Tidigare utredningar	16
1.8.3 Pågående arbete	17
Framtidsscenario	18
1.9 Tillkommande trafik	18
1.9.1 Djursholms trä	18
1.9.2 Enebyängen	18
1.10 Konsekvenserna av tillkommande trafik	19
Åtgärdsförslag	20
1.11 Åtgärdssammanställning	20
Slutsatser	25
Referenser	26

# SAMMANFATTNING

## Bakgrund

Enebybergsvägen är en av den viktigaste länkarna för buss- och biltransporter i Danderyds kommun. Förbindelsen är inte enbart viktig för kommunen, men även för Stockholmsregionen. För Enebyberg och en stor del av Täby kommun är Enebybergsvägen länken till E18 mot Stockholm. Vägen är viktig både för arbetsresor och för näringslivet. Stråket Täbyvägen – Enebybergsvägen är även ett viktigt lokalt och delregionalt kollektivtrafikstråk som binder samman Vallentuna i norr med tunnelbanan i Mörby Centrum via Enebyberg.

## Dagens situation

Trafiksituationen längs Enebybergsvägen är idag hårt belastad på såväl vardagar som helger. Idag uppstår framkomlighetsproblem längs stråket under rusningstrafik, både för kollektivtrafik och för biltrafik (Trivector, 2020). Enligt Atkins (2012) konceptstudie anges att en stor andel av trafiken utgörs av genomfartstrafik, vilket antas fortfarande gälla i dagsläget.

I den södra delen av Enebybergsvägens bildas köer under högtrafik vid anslutning till Edsbergsvägen och Trafikplats Danderyds k:a. Edsbergsvägen är en viktig förbindelselänk mellan E4 och E18 som också är högt belastad. Detta innebär att köbildningar även förs vidare till Enebybergsvägen.

Framkomlighetsproblem som beskrivs har funnits i många år. Atkins, till exempel, påpekade redan framkomlighetsproblem i sin konceptstudie år 2012. Sedan dess har Enebyberg och dess närområden fortsatt att växa, vilket i sin tur har ökat trycket på trafiken och vägnätet.

Utifrån data över trafikmängderna längs Enebybergsvägen samt analys av teoretiska riktlinjer kopplat till hur mycket trafik en väg kan hantera, så är det tydligt att mängden trafik påverkar framkomligheten negativt. När man även överväger effekterna av framkomlighetspåverkande element som korsningar, infarter och utfarter, passager och busshållplatser är det sannolikt att framkomligheten påverkas ytterligare till det sämre.

## Planerad förändring

Idag finns planer från olika aktörer om förändrad markanvändning i två utredningsområden i anslutning till Enebybergsvägen. I ett område direkt väster om vägen planerar Djursholms trä att utveckla handel och kontorsbyggnader. I ett område längre norrut, direkt öster om vägen, finns det ambitioner att utveckla nya bostäder, en förskola och handelsverksamhet. Utvecklingen av båda områdena innebär att befintliga verksamheter läggs ner och byts ut mot den nya markanvändningen. Syftet med aktuell rapport är att utreda den potentiella påverkan exploateringarna har på trafiken och framkomligheten för bil- och kollektivtrafik på Enebybergsvägen.

## Resultat

Resultatet från trafikstringsberäkningarna för de två exploateringarna visar att det tillkommer totalt 210 fordon under ett årsmedeldygn längs Enebybergsvägen. I relation till den befintliga trafiken som uppmätts på vägen innebär detta en trafikökning på cirka 1,6%. Detta innebär att cirka 23 fordon tillkommer under dygnets maxtimme, givet att den befintliga maxtimmesandelen är densamma för de tillkommande verksamheterna. Detta kan jämföras med den tillkommande trafiken från exploateringsområden i Täby kommun som bedöms motsvara 9,4% fram till 2030, och 12,8% fram till 2040. Trafikökningen från exploateringarna bedöms inte försämra framkomligheten längs Enebybergsvägen i någon större utsträckning.

## Åtgärder

Tidigare utredningar har identifierat flera åtgärder som syftar till att förbättra framkomligheten längs Enebybergsvägen. De tidigare identifierade åtgärderna diskuteras även i denna utredning utifrån dess potential för att förbättra framkomligheten längs Enebybergsvägen. Denna utredning presenterar även potentiella åtgärder som inte identifierats i tidigare utredningar. Åtgärderna som diskuteras i denna utredning baseras på Fyrstegsprincipen vilket innebär att möjliga åtgärder ska prövas stegvis, från att överväga åtgärder som kan påverka behovet av att resa till att överväga åtgärder som kräver nyinvesteringar eller större ombyggnader.



# INTRODUKTION

## 1.1 BAKGRUND

Enebybergsvägen är en av de viktigaste länkarna för buss- och biltransporter i Danderyds kommun. Vägen sträcker sig från gränsen mot Täby kommun i norr till Skogsviksvägen och Klockargårdsvägen i söder.

Idag finns det önskemål från olika aktörer om förändrad markanvändning i två utredningsområden i anslutning till Enebybergsvägen. I ett område direkt väster om vägen planerar Djursholms trä att utveckla handel och kontorsbyggnader. I ett område längre norrut, direkt öster om vägen, finns det planer att utveckla nya bostäder. Utvecklingen av båda områdena innebär att befintliga verksamheter läggs ner/byts ut mot ny markanvändning. Den potentiella påverkan detta har på trafiken och framkomligheten för bil- och kollektivtrafik på Enebybergsvägen, som är redan idag högt trafikbelastad på vardagar som helger, måste utredas.

## 1.2 SYFTE MED UTREDNINGEN

Syftet med uppdraget är att utreda hur trafiken på Enebybergsvägen påverkas i samband med förändring av markanvändning i två utredningsområden, med hänsyn till bibehållen framkomlighet för bil- och kollektivtrafik. Uppdraget syftar även till att beskriva hur trafiksituationen påverkar oskyddade trafikanter utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Fokus ligger på Enebybergsvägens södra del mellan Edsbergsvägen och Arholmavägen/Ringvägen. Anslutningarna från respektive utredningsområde till Enebybergsvägen studeras samt Enebybergsvägens anslutning till det statliga vägnätet via Edsbergsvägen.





Figur 1. Lokalisering - Utredningsområden och Enebybergsvägen (egenproducerad karta)

## UTREDNINGSSOMRÅDEN

### 1.3 DJURSHOLMS TRÄ

Djursholms trä planerar att bygga en ny verksamhet med kontor och handelsbyggnader som ersätter den befintliga golfbanan som ligger längs Enebybergsvägen. En preliminär situationsplan har tagits fram som omfattar utvecklingen av ungefär 22 000 m<sup>2</sup> BTA på fastigheten.



Figur 2. Lokalisering ny Djursholms trä (egenproducerad karta baserat på Situationsplanen Djursholms trä, 2017)

## 1.4 ENEBYÄNGEN

I kommunens översiktsplan pekas Enebyängen ut som ett utredningsområde. Inom ramen för detta uppdrag beräknas trafikallsträngen för cirka 540 lägenheter och en förskola med syfte att studera effekterna av förändrad markanvändning. Cykel- och gångstråk prioriteras med fokus på kopplingen till kollektivtrafiknoder inklusive Enebyberg station (Roslagsbanan) som ligger cirka 500 meter från området (se Figur 1). Handel i området beräknas tillkomma på markplan. Totalt planeras ny handelsetablering om 10 000 BTA.

Områdets befintliga mataffär (Stora Coop) samt mindre butiker ersätts av de nya bostäderna. En trafikmätning på Sunnanängsvägen (infarten till handelsområdet) utfördes mellan november 2021 och november 2022 som redovisade en ÅDT om 4525 fordon per dygn. I och med framtida byggnation kommer denna befintliga trafikmängd att försvinna och medan trafiken från visionen för Enebyängen tillkommer. Den befintliga trafiken som ska till och från mataffären samt de mindre butikerna kommer sannolikt söka sig till andra målpunkter för att utträta sina ärenden. Detta beror dock till stor del på vilken typ av handel som tillkommer i framtiden och om de erbjuder liknande ett liknande utbud som finns i dagsläget eller inte. Samtidigt är det sannolikt att flera som ska till dagens verksamheter bor i närområdet och kan därmed tänkas finnas kvar längs Enebybergsvägen även i framtiden. Exakt var dagens handelstrafik kommer att hamna är dock svårt att ge konkreta svar på och en separat handelsanalys hade krävts för att besvara detta.



Figur 3. Lokalisering Enebyängen (egenproducerad karta baserat på Vision nya Enebyängen, 2022)



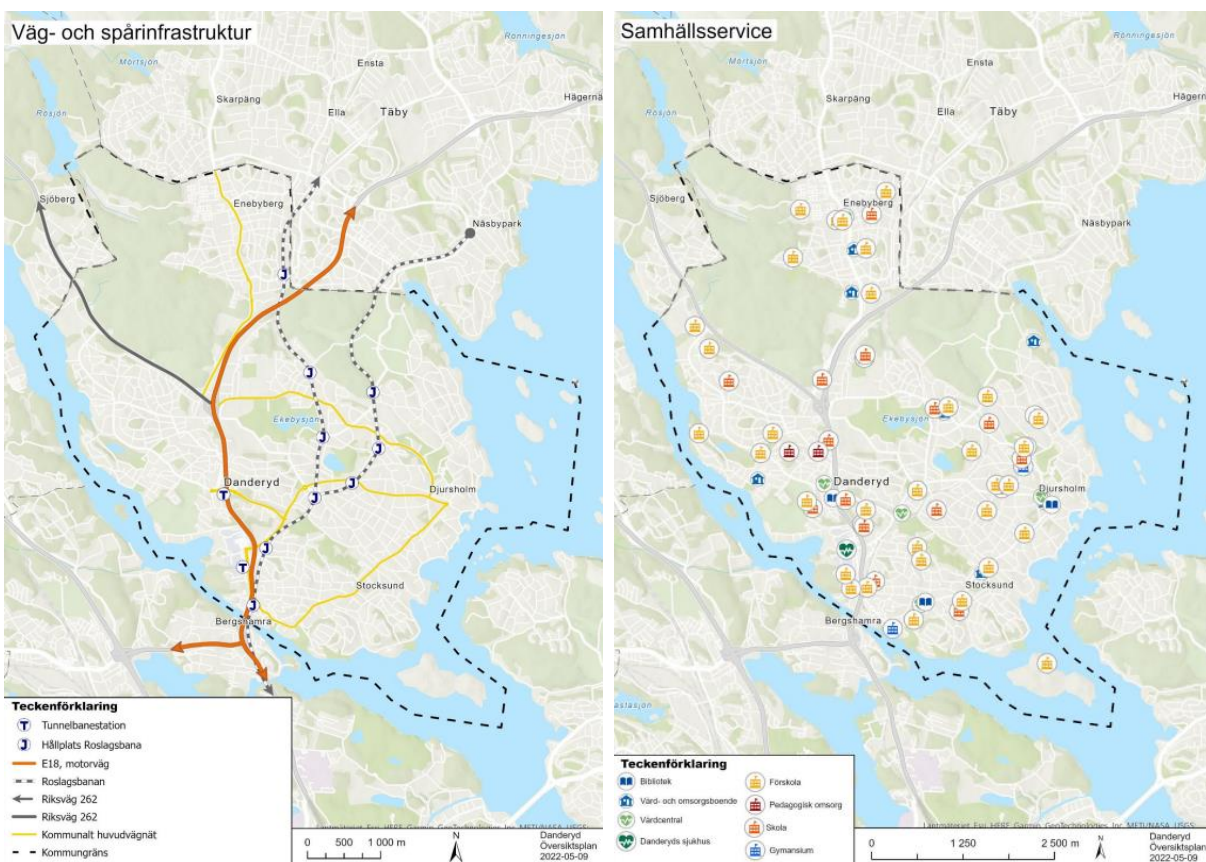
# ENEBYBERG SVÄGEN IDAG

## 1.5 PROBLEMBESKRIVNING

### 1.5.1 Vägnätets funktion

Danderyds kommun är indelad i fyra huvudområden: Danderyd, Djursholm, Stocksund, och Enebyberg. Enebyberg ligger längst norrut mot gränsen till Täby kommun och är delvis avskilt från övriga kommundelar av Rinkebyskogen och E18. Området består till största delen av småhus och radhus och småskalig handel. I södra Enebyberg finns Enebyängen och en driving range, de två områdena som identifierades för ny markanvändning. Enebybergsvägen är den enda direkta länken mellan Enebyberg och kommunens södra delar och är därmed en viktig länk i kommunens vägnät.

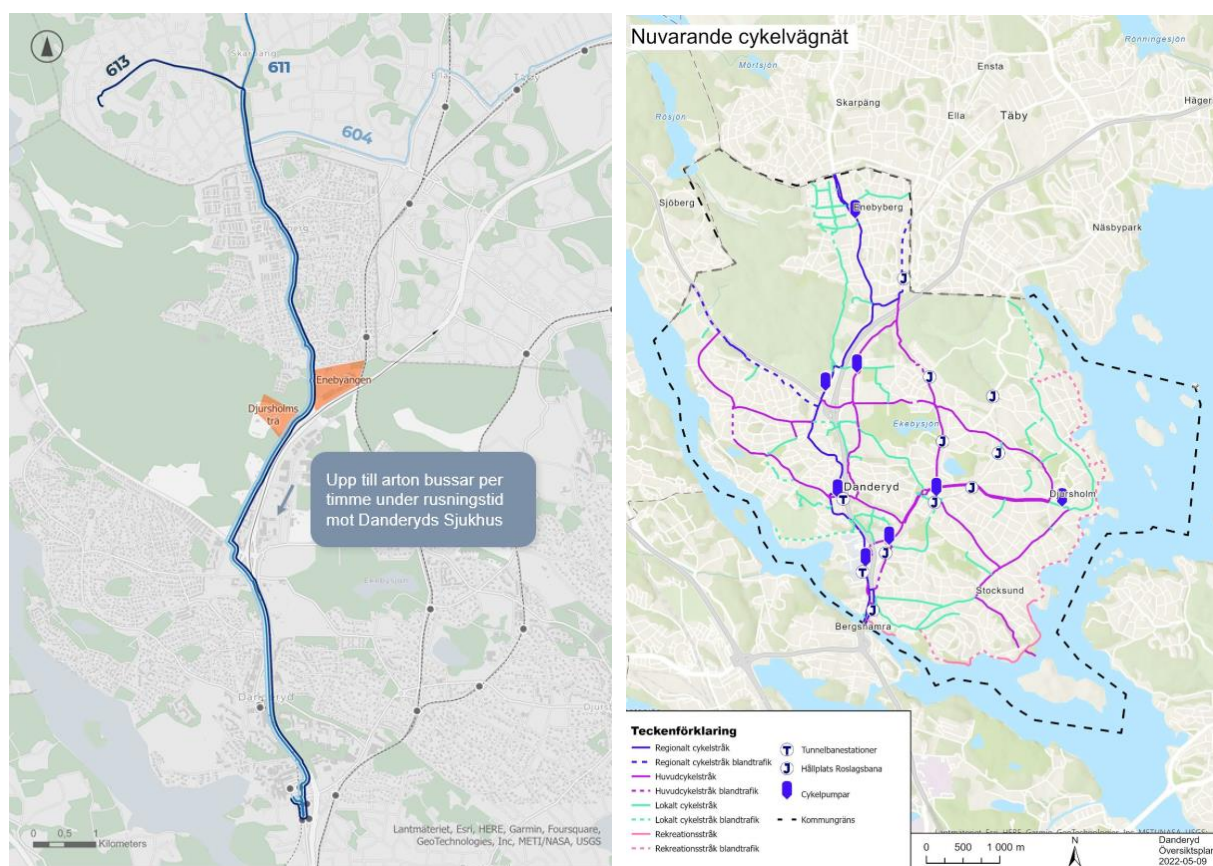
I centrala Enebyberg ligger Enebybergsvägen och det är sannolikt att en stor del av de resor som görs i området passerar via Enebybergsvägen. Vägen är bland annat skolväg till områdets skolor.



Figur 4. Väg- och spårinfrastruktur, och Figur 5. samhällsservice i Danderyds kommun (Danderyds Kommun Översiktsplan, 2022)

Förbindelsen är inte enbart viktig för kommunen, men även för regionen. För Enebyberg och en stor del av Täby kommun är Enebybergsvägen länken till E18 mot Stockholm. Vägen är därför viktig både för arbetsresor och för näringslivet. Stråket Täbyvägen – Enebybergsvägen är också ett viktigt lokalt och delregionalt kollektivtrafikstråk som binder samman Vallentuna i norr med tunnelbanan i Mörby Centrum via Enebyberg. Stråket trafikeras av tre busslinjer (förutom natttrafik), med upp till 18 bussar per timme under morgonens rusningstid i den mest trafikerad riktningen (söderut mot Danderyds sjukhus) (SL, 2023). Detta innebär att en buss kör i genomsnitt var tredje minut på sträckan. Under eftermiddagens maxtimme trafikerar ungefär 15 bussar i norrgående riktning.

Längs Enebybergsvägen går dessutom ett regionalt cykelstråk och ansluter till ytterligare ett regionalt cykelstråk strax norr om Enebyängen.



Figur 6. Kollektivtrafik på Enebybergsvägen (egenproducerad karta, utifrån data från sl.se) och Figur 7. Cykelvägnät och vägtyp (Danderyds Kommun Översiktsplan, 2022)

## 1.5.2 Senaste utvecklingen i Danderyds kommun

### Östra Eneby torg

I Danderyd kommuns Översiktsplan (2022) föreslås Östra Eneby torg utvecklas med komplettering av bostäder eller verksamheter och mötesplatser i området nordost om Eneby torg. I planen anges att den nuvarande centrumanläggningen vid Eneby torg bör fortsatt vara dominerande. Kompletterande bebyggelse öster om Enebybergsvägen bör underordna sig de byggnader som redan finns i omgivningen och en naturlig avtrappning i anslutning till befintlig villabebyggelsen kan eventuellt skapas. Gällande Enebybergsvägen bör framkomligheten särskilt beaktas.

### Kraftledningen vid Skogsviksvägen

Området är beläget sydväst om korsningen Enebybergsvägen och Edsbergsvägen. Tidigare har ett vårdboende funnits i området samt en kraftledning ovan mark, som nu är borttagen. Förslaget innebär förtätning med ny bostadsbebyggelse vid det tidigare kraftledningsstråket. För den fortsatta planeringen behöver bland annat buller, partiklar, risker för ras och skred, dagvatten och miljö kvalitetsnormer utredas. Detta då området ligger i nära anslutning till E18. Om området utvecklas kan detta ge en viss påverkan på trafikflödet längs Enebybergsvägen, planen är dock i tidigt skede och påverkan har inte studerats inom ramen för detta uppdrag. Detta kan till exempel omfatta resor som görs till skolor i Enebyberg, verksamheterna norr om korsningen väg 262/Enebybergsvägen, Eneby torg eller andra målpunkter. Områdets eventuella påverkan kommer dock sannolikt inte vara omfattande.



## Väg 262, Danderyd-Rösjön gång- och cykelväg

Trafikverket planerar för en gång- och cykelväg längs väg 262 Edsbergsvägen för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Idag finns ingen separat gång- och cykelväg mellan Rösjön och Enebybergsvägen, vilket innebär att oskyddade trafikanter hänvisas till lokalgator med blandtrafik. Därmed planeras en 4 km lång gång- och cykelväg längs med Edsbergsvägen (Trafikverket, 2022a). Gång- och cykelvägen är framförallt aktuell kopplat till dess eventuella påverkan på korsningen Edsbergsvägen/Enebybergsvägen.

## 1.6 VÄGUTFORMNING

### 1.6.1 Infrastruktur och övriga vägegenskaper

#### BILTRAFIK

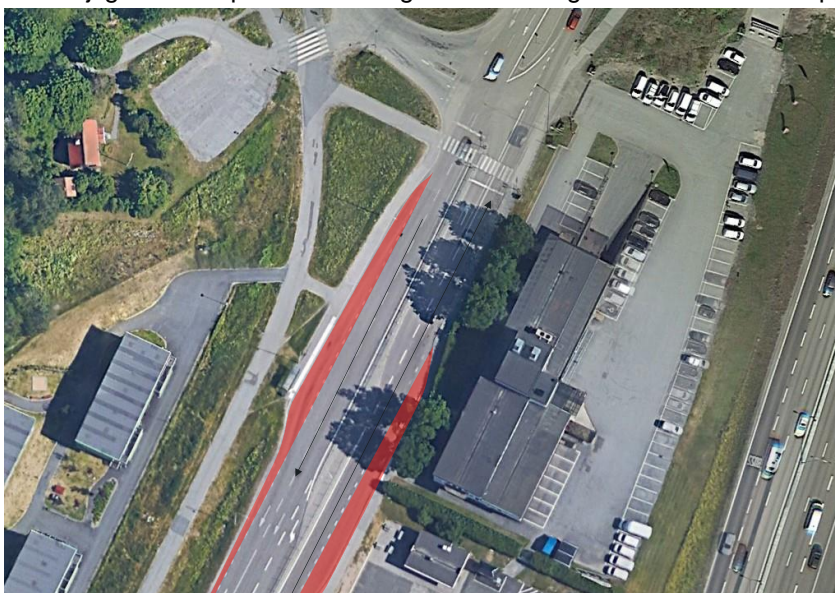
Enebybergsvägen har ett körfält per riktning längs större delar av det studerade stråket. Vägen utvidgas med ytterligare två körfält söderut cirka 500 meter norr om korsningen med Edsbergsvägen. I nuläget finns vänstersvängsfält till driving rangen för fordon som kommer söderifrån. Infarten till Enebyängens handelsplats sker via en cirkulationsplats.

På sträckan Edsbergsvägen och Arholmavägen/Ringvägen ansluter endast en väg till Enebybergsvägen: Gymnasievägen. Fordon på Enebybergsvägen har företräde (väjningsplikt på Gymnasievägen). Trafiksignaler finns på studerade stråket i samband med gång och cykel-övergångar (se *gång- och cykeltrafik* nedan).

Den skyltade hastigheten längs Enebybergsvägen är 50 km/t.

#### KOLLEKTIVTRAFIK

Hållplatslägena längs det studerade stråket är utformade med fickhållplatser för att bilar och övriga fordon ska kunna passera bussar som angör hållplatsläget. Detta minskar kollektivtrafikens påverkan på biltrafikens framkomlighet. Fickhållplatser orsakar dock förseningar för bussarna och ökar konflikterna mellan bussar som vill köra ut från hållplatsfickan och bilar som passerar på vägen, särskilt under rusningstid när bilister har möjligheten att prioritera sin egen framkomlighet istället för att släppa fram bussen.



Figur 8. Danderydsberg busshållplats (egenproducerad bild med baskarta Google Earth, 2020)

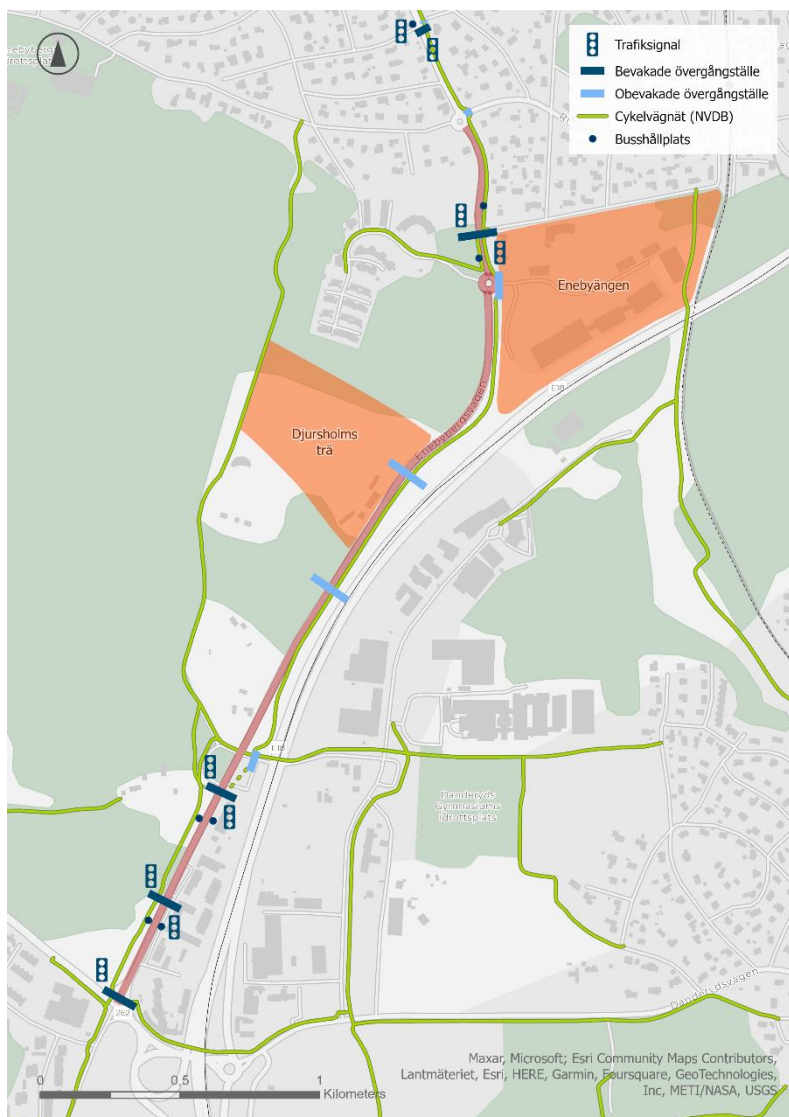
## GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Det regionala cykelstråket längs Enebybergsvägen består av en kombinerad gång- och cykelväg avskilt från biltrafiken. Vägen är dubbelriktad och bredden varierar längs sträckan. Längs en kort sträcka vid norra delen av det studerade stråket – mellan Enebyängen och Ringvägen – separeras gång- och cykelbanor.



Figur 9. Gång- och cykelstråk parallellt med Enebybergsvägen och korsningen med Gymnasievägen (Google, 2022)

De passager som förekommer tvärs sträckans anslutande vägar är generellt sett oreglerade. Passager över Enebybergsvägen består av både bevakade och obebakade övergångsställen i plan. Förekomsten av gång- och cykelpassager och dess utformning visas i Figur 10 nedan.



Figur 10. Cykelvägnät, gång- och cykel övergångar, och trafiksignaler längs studerade stråk (egenproducerad karta med information från Google, 2022 och NVDB, 2021)

### 1.6.2 Trafiksäkerhetsfrågor

Obebakade passagera i plan över Enebybergsvägen sker idag via övergångsställen som saknar hastighetsdämpande åtgärder. De befintliga obebakade passagera är idag utformade med mittrefuger samt ljussignaler när fotgängare är på väg över vägen. Dock, utan hastighetsdämpande åtgärder finns det en större risk att fordon håller en för hög hastighet vid cykel- och gångpassager. Detta ökar i sin tur risken för olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Vid införande av hastighetsdämpande åtgärder påverkas dock framkomligheten för övriga motorfordon. Det finns därmed en avvägning mellan vilken prioritet som bör gälla för oskyddade trafikanter jämfört med motortrafikanter. Inom ramen för detta uppdrag har inga utdrag från STRADA genomförts.



## 1.7 FRAMKOMLIGHET IDAG

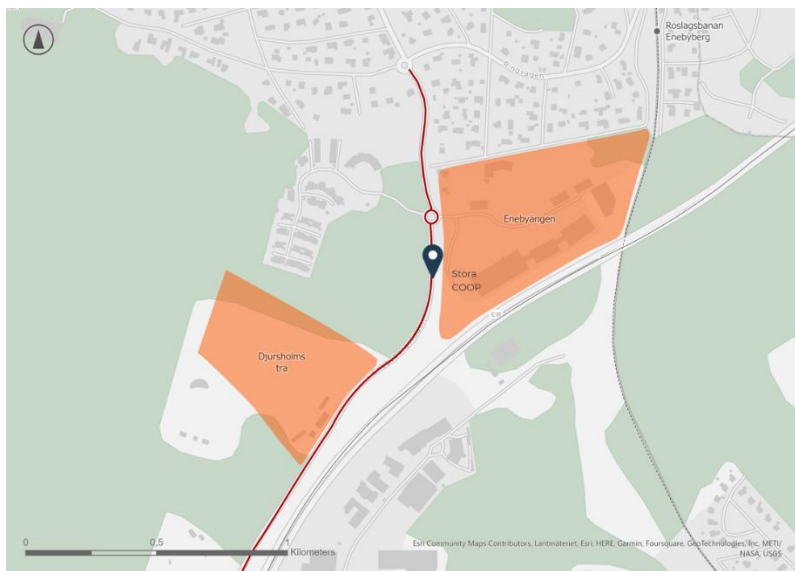
Enebybergsvägen är hårt trafikbelastad på såväl vardagar som helger. Idag uppstår framkomlighetsproblem längs stråket under rusningstrafik, både för kollektivtrafik och för biltrafik (Trivector, 2020). Enligt Atkins (2012) konceptstudie anges att en stor andel av trafiken utgörs av genomfartstrafik, vilket antas fortfarande gälla i dagsläget. Vid trängsel på Enhagsvägen hänvisas till exempel en del bilister från Täby till Enebybergsvägen för att nå E18.

I vägens norra del vid Eneby torg finns trafiksignaler och anslutningar som medför låg framkomlighet i högtrafik (Atkins 2012). I Atkins (2012) studie beskrivs frekvensen av trafikljus vid Enebybergs centrum där det längs sträckan finns tre trafikljus på en sträcka om 150 meter. Detta har en negativ påverkan på framkomligheten för motorfordon.

I vägens södra del bildas köer i högtrafik vid anslutning till Edsbergsvägen och Trafikplats Danderyds k:a. Edsbergsvägen är en viktig förbindelseänk mellan E4 och E18 och är högt belastad vilket innebär långa köbildningar som förs vidare till Enebybergsvägen.

Framkomlighetsproblem som beskrivs har funnits i många år. Atkins, till exempel, påpekade redan framkomlighetsproblem i sin konceptstudie år 2012. Sedan dess har Enebyberg och dess närområden fortsatt att växa, vilket i sin tur har ökat trycket på trafiken och vägnätet.

En trafikmätning utfördes på vägen 2018, vid platsen som presenteras i figur 11.

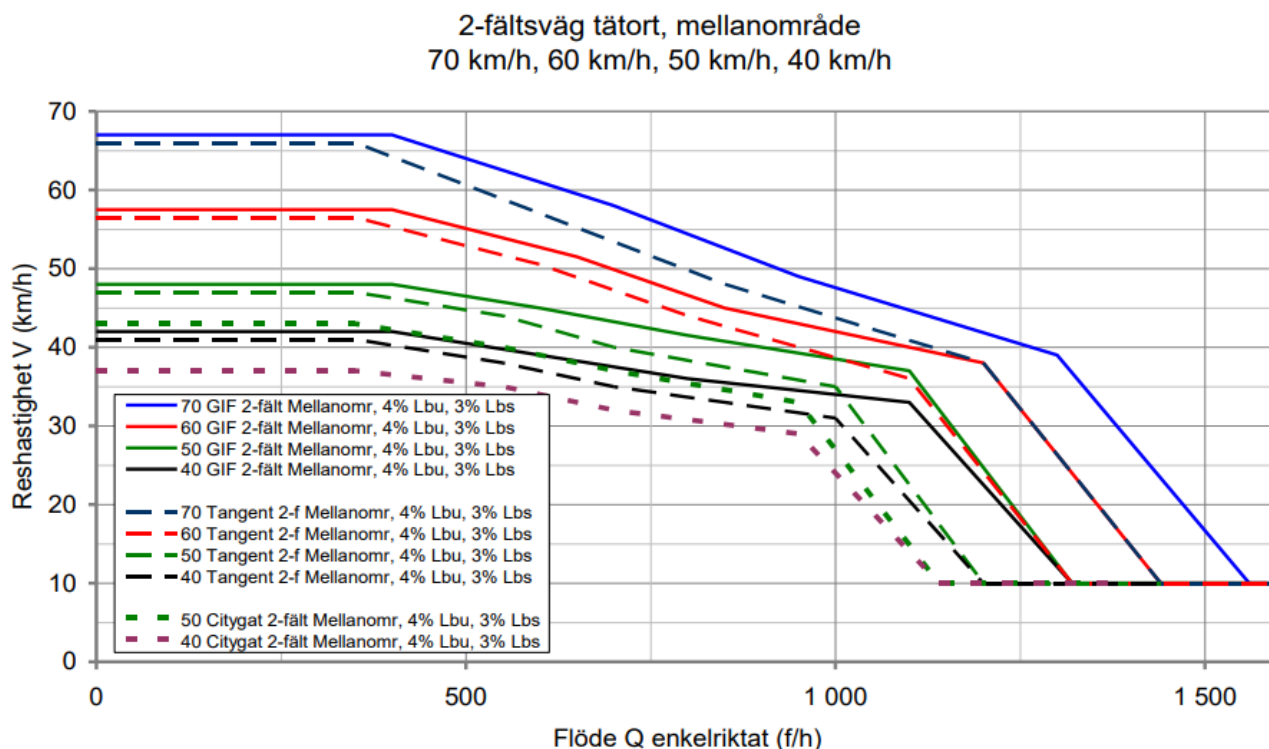


Figur 11. Trafikmätning 2018 (egenproducerad karta)

Trafikmätningen utfördes under en veckas tid under september månad (2018-09-13 tom. 2018-09-20). Vid platsen uppmättes en genomsnittlig vardagsdygnstrafikmängd till 14 115 fordon/dygn och ett genomsnittligt maxtimmesflöde (under vardagsdygn) till 1396 fordon/h kl. 16.00-17.00. Trafikmätningen visar att trafikflödet under eftermiddagens maxtimme är cirka fördelat mellan riktningarna norr/syd 60%/40%. Vilket innebär att cirka 840 fordon färdas i norrgående riktning (ett körfält) under eftermiddagens maxtimme.

En teoretisk maxkapacitet för en 2-fältig genomfartsväg med hastighetsgräns på 50 km/h i ett mellanområde är enligt Trafikverket (2022b) 1100 fordon per körfält under en timme. Utifrån denna bedömning kan vägen anses ha kapacitet nog för att klara av det befintliga trafikflödet. Dock försämras den teoretiska kapaciteten redan vid ungefär 500 fordon per körfält vid denna vägtyp. I figur 12 nedan redovisas att den teoretiska hastighetshållningen sjunker redan vid ett flöde om 840 fordon längs det norrgående körfältet. När flöden uppgår till ca 1100 uppstår en tydlig försämring av den teoretiska framkomligheten.

Detta betyder att kapacitetsproblemen som beskrivs i dagsläget även har stöd i den teoretiska uppfattning av hur mycket denna vägtyp kan hantera. När man även överväger effekten av framkomlighetspåverkande element som korsningar, infarter och utfarter, passager och busshållplatser är det sannolikt att framkomligheten påverkas ytterligare till det sämre.



Figur 12. Reshastighetsflödessamband för tvåfältsvägar i mellanområde med hastighetsbegränsning 50 km/h (se grön linje). Källa: Trafikverket (2022).

## 1.8 KOMMUNAL STRATEGI, TIDIGARE UTREDNINGAR OCH PÅGÅENDE ARBETE

### 1.8.1 Kommunal strategi

I maj 2022 antog Danderyds kommun sin nya översiktsplan där ett av de fyra målområden är att det är lätt, tryggt och säkert att förflytta sig hållbart till och från viktiga målpunkter inom och utanför kommunen oavsett färdstätt. Översiktsplanen siktar till att knyta samman kommunen med bättre förbindelser mellan kommundelarna samt underlätta korta resor till besöksmål och övriga funktioner för vardagslivet. Enebybergsvägen har en stor roll att spela i detta sammanhang (se också avsnitt 1.5.1 - Vagnätets funktion).

Kommunikationsstråk och trafikmiljöer måste vara attraktiva och inbjudande vilket uppmuntrar till att många går, cyklar eller åker kollektivt. De infrastruktursatsningar som görs bör prioritera hållbara transporter där såväl standard som attraktivitet för gång- och cykelnätet prioriteras, utan att framkomligheten för biltrafiken påverkas. Detta måste därför beaktas för alla infrastruktursatsningar längs Enebybergsvägen. I översiktsplanen förslås olika åtgärder och riktlinjer för att nå målen, bland annat att bättre tvärförbindelser mellan kommundelarna bör skapas genom sammanhängande gång- och cykelstråk. Enligt de mål som finns uppsatta i kommunens översiktsplan ska det vid gång- och cykelbanors korsning med huvudvägnätet vidtas hastighetsdämpande eller andra säkerhetshöjande åtgärder. Idag saknas det på vissa stället längst Enebybergsvägen.

Utbyggnad av vägnätet ska inte försämra för gång, cykel och kollektivtrafik. Framkomlighet och tillgänglighet ska förbättras för kollektivtrafiken så att det uppfyller Region Stockholms krav, både lokalt och regionalt.

Enligt översiktsplanen ska det kommunala huvudvägnätet prioriteras för busstrafikens och utryckningsfordons behov av hög framkomlighet.

## 1.8.2 Tidigare utredningar

### KONCEPT FÖR ENEBYBERG SVÄGEN, 2012

År 2012 har Danderyds kommun med hjälp av konsulten Atkins genomfört en utredning i syfte att föreslå åtgärder som minskar genomfartstrafiken på Enebybergsvägen. Utredningen fokuserar på sträckan mellan ringvägen och Enhagsvägen, genom Enebyberg. Konceptet innebär en helt ny utformning av vägen för att skapa en trafiksäker huvudgata med prioritering av kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafikanter. Bland annat föreslås en bredare sammanhängande gång- och cykelbana längs den östra sidan, korsningar och passager föreslås göras upphöjda, hastigheten sänkas och ny utformning av busshållplatserna.

### STRÅKSTUDIE TÄBYVÄGEN-ENEBYBERG SVÄGEN, 2020

År 2020 råder det fortfarande bristande framkomlighet under förmiddagens högtrafik för bil- och kollektivtrafik längs stråket Täbyvägen (Täby kommun) och Enebybergsvägen. Samtidigt fortsätter Täby kommun att växa, bland annat i anslutning till Täbyvägen. Syftet med Täbyvägen-Enebybergsvägen stråkstudien från 2020 är att ta fram möjliga åtgärder för att förbättra framkomligheten i stråket. Åtgärderna som kommunen behöll sammanfattas i Åtgärdsprogrammet 2020-2025 Täbyvägen–Enebybergsvägen (se nedan).

### ÅTGÄRDSPROGRAM 2020-2025 TÄBYVÄGEN–ENEBYBERG SVÄGEN, 2020.

Danderyds kommun och Täby kommun har tagit fram ett gemensamt åtgärdsprogram för stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen baserat på resultaten från rapporten Stråkstudie Täbyvägen-Enebybergsvägen (Trivektor, 2020). Syfte med åtgärdsprogrammet är att genomföra och utreda ett antal åtgärder som bidrar till förbättrad framkomlighet längs med stråket under tidsperioden 2020-2025. Åtgärderna i programmet är uppdelade enligt Trafikverkets Fyrstegsprincipen (Trafikverkets Fyrstegsprincipen beskrivas vidare i kapitel 0 - Åtgärdsförslag). Åtgärder som påverkar Enebybergsvägens studerade stråk sammanfattas i kapitel 1.11.

### TRAFIKUTREDNING FÖR ETABLERINGSOMRÅDE VID E18, 2020

WSP har tidigare utrett förutsättningarna för olika lokaliseringalternativ av etableringsområde längs med E18. Syftet med studien var att studera restiderna och framkomligheten till E18 utifrån de olika lokaliseringalternativen. Alternativerna omfattar dels en etableringsyta norrut, öster om E18 i änden av Rinkebyvägen. I detta alternativ utreddes möjligheten till en ny påfart till E18 från etableringsområdet. Det andra alternativet studerade en etableringsyta söderut, väster om E18 i anslutning till Enebybergsvägen vid befintliga verksamheter (t.ex. OKQ8, Mekonomen, Bygma). I detta alternativ utreddes restiden från etableringsytan till E18 om befintlig påfart används. Utredningen visade på att det är utrymmesmässigt möjligt att anordna en ny påfart för det nordliga alternativet. För den södra etableringen påvisades att trafiken från området fördröjs under morgon- och eftermiddagsrusningen. Även om den nordliga lokaliseringen ansågs mest fördelaktig lyftes även att en flytt av infarten till det södra etableringsområdet kan vara lämpligt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

### 1.8.3 Pågående arbete

#### E18S LÅNGSIKTIGA UTVECKLING

Trots förstärkt kollektivtrafik beräknas trafiken på E18 fortsätta öka, till stor del i form av genomfartstrafik. För Enebybergsvägen är trafikplatserna i Roslags Näsby och Danderyds kyrka de som påverkar trafiken på sträckan mest. Enligt Trafikverkets prognos för E18 kommer trafiken fram till år 2030 att öka med cirka 20 procent jämfört med idag i södra delen av kommunen och med cirka 35 procent vid Roslags Näsby trafikplats (Danderyds kommun ÖP, 2022). Danderyds kommun genomförde 2017 en utredning innehållandes fyra framtida scenarier för E18, "Centrala Danderyd – program för fördjupning av översiktsplanen". Efter utredningen beslutade kommunfullmäktige att gå vidare med två av dessa alternativ. I både alternativ kan ombyggnader av korsningar och trafikplatser ske. Trafikverket har aviserat att de avser att påbörja en åtgärdsvalsstudie av E18 preliminärt under 2023 med fokus på framkomlighet och miljöaspekter.

#### UTVECKLING AV ROSLAGSBANAN

Region Stockholm utreder i dagsläget en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen och testar banans nya tåg. Utbyggnaden av Roslagsbanan, som har pågått sedan 2010, syftar till att minska behovet av vägkapacitet och att möjliggöra en överflyttning av biltrafikresor till kollektivtrafik.

# FRAMTIDSSCENARIO

## 1.9 TILLKOMMANDE TRAFIK

### 1.9.1 Djursholms trä

Trafikräkning har utförts vid Djursholms träns befintliga verksamhet vid Östbergavägen 20 i Djursholm. Ett trafikstringstal har utifrån en uppskattning om BTA vid befintlig verksamhet beräknats till 0,1084 fordon/dygn och BTA. Den nya verksamheten vid Enebybergsvägen beräknas omfatta 22 000 kvm BTA vilket med samma trafikstringstal då skulle generera ca 2400 fordon per dygn.

Även vid den befintliga driving rangen har en trafikräkning utförts. Denna trafik utgår då Djursholms trä etablerar sig på fastigheten. Trafikräkningen, som utfördes under högsäsong, visade att golfklubben alstrar ungefär 3660 fordon/dygn. Under lågsäsong (oktober-mars) antas 20% av detta alstras i området (ca 730 fordon/dygn). Golfklubbens årsdygnstrafik antas därför vara ett genomsnitt av de talen ovan, ca 2200 fordon/dygn.

I och med att den befintliga driving rangen utgår samtidigt som Djursholms trä etableras i området tillkommer totalt ca 200 fordon per dygn (på ett årsmedelsdygn). Under maxtimmen omfattar den tillkommande trafiken ungefär 22 fordon.

I samband med att Djursholms trä anläggs och att driving rangen utgår kommer sannolikt en större andel tung trafik att angöra längs Enebybergsvägen, samtidigt som den tunga trafiken kommer att försvinna från Danderydsvägen. Ökad andel tung trafik längs Enebybergsvägen kommer sannolikt ha en påverkan på faktorer som buller och utsläppspartiklar från tunga fordon. Dock är det svårt att bedöma utsträckningen av den tunga trafikens effekter längs med Enebybergsvägen. Utifrån trafikräkningen som genomförts vid Djursholms träns befintliga verksamhet förefaller maxtimmen ske under lunchtid/sen förmiddag. Under eftermiddagen är trafiken till- och från verksamheten förhållandevis låg. Detta innebär att verksamhetens maximme sannolikt inte kommer att infalla under Enebybergsvägens maximme, däribland flödet av tyngre trafik.

### 1.9.2 Enebyängen

Vid Enebyängen planeras nya bostäder, en förskola och handelsverksamheter. De befintliga handelsetableringarna utgår från området. För att beräkna antalet resor som alstras i området används Trafikverkets trafikstringsverktyg (indata till Trafikstringsverktyget presenteras i Bilaga A). Områdets framtida markanvändning presenteras i tabell 1.

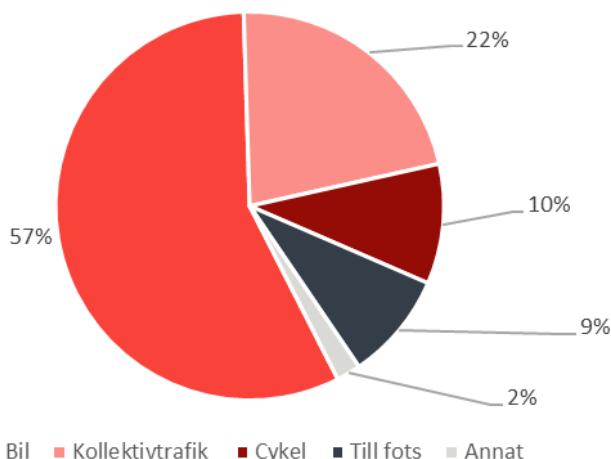
Tabell 1. Markanvändning Enebyängen

Markanvändning	Bruttototalarea (BTA)	Antal lägenheter/barn
Bostäder – Lägenheter	-	533
Anläggningar – Förskola	1000	72 barn
Handel – Detaljhandel	7500	-
Handel – Närbutik	2500	-

Antalet fordon som alstras i Enebyängen bygger på antagande om att resultat från resvaneundersökning 2019 utförd av Region Stockholm också gäller för den framtida etableringen i området (Trafikförvaltningen, 2020). Den antagna färdmedelsfördelningen presenteras i Figur 13.



## Resvaneundersökning 2019



Figur 13. Färdmedelsfördelning för Danderyd kommun 2019.

Trafikalstringsverktygets övriga antaganden om hur människor samåker och fördelas mellan typer av resor bibehålls (se Bilaga A). Beräkning av den totala trafikalstringen vid Enebyängen ger ett ÅDT på cirka 4530. Trafikmätning har utförts vid de befintliga verksamheterna 2021-11-07 tom. 2022-11-07, och ett ÅDT har uppmätts till 4520.

Detta innebär att om befintlig handelsetablering utgår och nya bostäder och verksamheter tillåts etableras i området tillkommer totalt 10 fordon per dygn (på ett årsmedelsdygn). Under maxtimmen omfattar den tillkommande trafiken ungefär 1 fordon.

### 1.10 KONSEKVENSERNA AV TILLKOMMANDE TRAFIK

Resultatet från trafikalstringsberäkningen för den förändrade markanvändningen visar att det kommer att tillkomma totalt 210 fordon under ett årsmedelsdygn. I relation till årsmedelsdygnstrafiken som uppmätts på vägen (se kapitel **Fel! Hittar inte referenskälla.**) innebär detta en trafikökning på cirka 1,6%. Utifrån den mätning som genomförts längs Enebybergsvägen beräknas maxtimmen vara 11% av årsmedelsdygnstrafiken. Om maxtimmesandelen skulle vara lika hög för de tillkommande verksamheterna innebär det att cirka 23 fordon tillkommer under dygnets maxtimme. Med dagens trafikflöden bedöms denna trafikökning inte innebära att framkomligheten försämras.

Ett uttag ur Täbys prognosmodell<sup>1</sup>, som även innefattar Enebybergsvägen, baserat på exploatering i Täby kommun visar att trafikflödet till år 2030 på vägen kommer öka med 9,4% eller ca 1150 fordon (ca 125 fler fordon i maxtimmen). Till 2040 beräknas trafikflödet öka med 12,8%, eller ca 1550 fordon (ca 170 fler fordon i maxtimmen). Inom Danderyd kommun pågår nu arbete med plan för östra Eneby torg, hur mycket trafik som kan tänkas tillkomma från den utvecklingen är dock i nuläget oklart.

Baserat på trafikmätningen från 2018 (se kapitel **Fel! Hittar inte referenskälla.**) bedöms den tillkommande trafiken från utbredningsområdena även 2040 (och 2030) inte bidra till någon större kapacitetsförsämring på Enebybergsvägen. Trafikflödet på Enebybergsvägen bedöms vara självreglerande i viss utsträckning, då trafik från Täby kommun norr om Enebyberg bedöms använda andra vägar till och från E18 om kapaciteten i framtiden blir sämre på Enebybergsvägen.

<sup>1</sup> Täby kommuns prognosmodell är skapad i programmet LuTrans/Emme.

# ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Utifrån resultatet som presenteras i denna utredning ser vi inga behov av åtgärder för att hantera den tillkommande trafikmängden som exploateringarna genererar. Den tillkommande trafikmängden bedöms inte motivera särskilda åtgärder. Dock har vi, tillsammans med tidigare utredningsunderlag, identifierat att det i dagsläget finns framkomlighetsproblem längs Enebybergsvägen för bil- och kollektivtrafik. Detta kapitel syftar till att sammanställa och beskriva åtgärder som har potential att hantera framkomlighetsproblemen längs vägen.

Utifrån tidigare utredningar finns flera olika identifierade åtgärder som syftar till att förbättra framkomligheten längs Enebybergsvägen. Danderyds- och Täby kommuns gemensamma åtgärdsprogram för stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen baseras på resultaten från rapporten Stråkstudie Täbyvägen–Enebybergsvägen (Trivector, 2020). I Trivectors stråkstudie framhävs andra åtgärder som inte redovisas i kommunernas åtgärdsprogram. Dessa diskuteras och utvärderas översiktligt för att bedöma deras relevans inom ramen för detta uppdrag. De åtgärder som tidigare har identifierats som möjliga att implementera längs Enebybergsvägen kommer att framhävas även i detta åtgärdsförslag.

Åtgärderna i det tidigare framtagna åtgärdsprogrammet är formulerade enligt Trafikverkets Fyrstegsprincip. Steg 1, *Tänk om*, handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Steg 2, *Optimera*, innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Steg 3, *Bygg om*, innebär begränsade ombyggnationer som till exempel förstärkningar, trimningsåtgärder eller breddning av väg. Steg 4, *Bygg nytt*, genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder (Trafikverket, 2021).



Figur 14. Fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.

## 1.11 ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

I tabellerna nedan sammanställs de åtgärder som vi bedömer kan ge effekt på framkomligheten längs Enebybergsvägen. Åtgärderna hämtas till stor del från Täby- och Danderyds kommuns gemensamma åtgärdsprogram samt Trivectors stråkstudie. Dock har åtgärderna beskrivits utifrån den studerade sträckans perspektiv och förutsättningar. Ett antal steg 4-åtgärder har identifierats inom ramen för detta uppdrag och har därmed inte beskrivits i kommunernas Åtgärdsprogram eller i Trivectors stråkstudie.

Tabell 2. Steg 1-åtgärder – Tänk om

Åtgärd	Beskrivning	Källa
<b>Riktad information</b>	Omfattar framtagande av åtgärder för att uppmärksamma och uppmuntra till hållbara resor. Till exempel kan det gå ut på att informera boende i områden längs med stråket, men också bredare inom kommunen, genom utskick.	Danderyds- och Täby kommuns gemensamma åtgärdsprogram
<b>Gratis prova-på-kort</b>	Utdelning av prova-på-kort till kollektivtrafiken. Detta för att få invånare (ofta vanebilister) att prova på kollektivtrafiken, och till viss del övergå från bilen som huvudsakligt transportmedel till och från arbetet.	Danderyds- och Täby kommuns gemensamma åtgärdsprogram
<b>Flexibla skolstarter</b>	<p>Flexibla skoltider handlar om att, genom samverkan mellan olika skolverksamheter, komma överens om olika tider för skolstart. Syftet med åtgärden är att sprida ut det stora trafikflödet som uppstår under morgonen när personal och elever (som skjutas i bil) ska till skolan.</p> <p>Genom åtgärden finns potential till att flexibla skolstarter kan mildra morgonens maxtimme längs Enebybergsvägen. En potentiell risk är dock att effekten är kortvarig samt att bättre framkomlighet löper risken att generera mer biltrafik (Trivector, 2020).</p>	Trivectors stråkstudie (2020)
<b>Säkra skolvägar</b>	<p>En central förutsättning för att föräldrar ska låta sina barn gå- och cykla till skolan är att resvägen är trygg och trafiksäker. Trafiksäkerheten i vägnätet är något som kommunen arbetar med kontinuerligt. Som komplement till detta finns även andra åtgärder som kan effektivisera trafiksäkerhetsarbetet. Detta kan till exempel handla om olika Mobility Management-åtgärder som syftar till att informera och öka kunskapen om hållbara färdmedel, till exempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Resvaneundersökningar</li> <li>- Gå- och cykeldagar: Under dessa dagar ska barn ta sig till och från skolan utan att bli skjutsade av vårdnadshavare.</li> <li>- Trafikdag: Barnen får tillsammans med pedagog/lärare gå ut och inventera trafikmiljön vid och i närheten till skolan.</li> <li>- Föräldraledd samåkning: Vandrande/cyklande skolbuss, resa kollektivt tillsammans med vuxen, samåkningslösningar med bil</li> <li>- Cykelskola</li> </ul> <p>En viktig aspekt i detta arbete är att utse personer, till exempel kommunanställda eller anställda på skolorna, som har ett huvudansvar för dessa typer av frågor. Detta är viktigt för att möjliggöra en samordning mellan olika aktörer för att skapa de förutsättningar som krävs för dessa typer av åtgärder.</p>	Trivectors stråkstudie (2020)

Tabell 3. Steg 2-åtgärder – Optimera

Åtgärd	Beskrivning	Källa
<p><b>Signalreglering och bussprioritet</b></p>	<p>Genom att förse dagens signalreglerade korsningar med bussprioritet skapas bättre framkomlighet för bussen. På detta sätt minskar risken för att bussen fastnar i eventuella köer orsakade av trafiksignalen. Detta föreslås för befintliga signaler längs Enebybergsvägen, både signalreglerade övergångsställen och signalreglerade korsningar.</p> <p>Signalreglerade korsningar föreslås utöver signalprioritering för buss också programmeras så att eventuell köbildning under rusningstid främst uppstår på anslutnings-vägar. På så vis minskas risken för köbildning i stråket</p> <p>Danderyds kommun kommer att genomföra signalprioriterings-åtgärder för busstrafik etappvis efter trafikförvaltningens nya bussavtal som träder i kraft under 2021 och trafikförvaltningen har framtagit det nya systemet för bussprioritet.</p> <p>Uppskattningsvis kan en tidsvinst om 34 sekunder per buss uppnås under morgonens max-timme.</p>	<p>Danderyds- och Täby kommuns gemensamma åtgärdsprogram</p>
<p><b>Begränsa anslutningsvägar</b></p>	<p>I den södra delen av Enebybergsvägen finns det flera in- och utfarter på östra sidan av vägen. En möjlig åtgärd är att förbjuda infart till den södra infarten i höjd med OKQ8 för fordon som kommer norrifrån, och enbart tillåta infart för fordon som kommer söderifrån. Detta skulle ta bort behovet av påfartsfickan för de som ska söderut på Enebybergsvägen från OKQ8 innan korsningen samt reducera antalet konflikterande flöden.</p> <p>För fordon som kommer norrifrån hänvisas istället infart till någon av de norrliggande in- och utfarterna. För utfart kan en ny utfart anläggas i höjd med Rinkeby norra, förutsatt att hållplatsen kan tas bort. Detta innebär att fordon som ska från verksamhetsområdet i större utsträckning kan använda den mindre parallellvägen intill Enebybergsvägen.</p> <p>Genom detta kan korsningspunkter förflyttas längre ifrån fyrvägskorningen Enebybergsvägen/Edsbergsvägen och antalet in- och utfarter reduceras. Denna åtgärd kräver viss nybyggnation av utfart, vilket klassificerar åtgärder som en steg 3-åtgärd i viss mån.</p> <p>För att kunna bedöma konkreta effekterna som en sådan åtgärd genererar behöver mikrosimulering av åtgärdsförslaget genomföras.</p>	<p>Trivectors stråkstudie (2020) (WSPs beskrivning)</p>

Tabell 4. Steg 3-åtgärder – Bygg om

Åtgärd	Beskrivning	Källa
<b>Utveckla cykelvägnätet i stråkets närområde</b>	<p>Det befintliga cykelnätet i stråkets närområde är idag inte sammanhängande och intuitivt, vilket skapar mindre bra förutsättningar för att invånarna i större utsträckning ska välja cykeln som färdmedel. Cyklister är idag tvungna att korsa Enebybergsvägen vid flera tillfällen för en cykelresa längs hela stråket</p> <p>Åtgärden kommer att hanteras i samband med ny detaljplan för Östra Enebyborg. Detta arbete påbörjas tidigast 2023.</p>	Danderyds- och Täby kommuns gemensamma åtgärdsprogram
<b>Cykelparkering vid hållplatser</b>	<p>Att öka utbudet av cykelparkeringar vid håll-platslägena i stråket främjar kombinations -resor cykel/buss och ger bättre förutsättningar för yteffektiva resor längs stråket. Cykelparkeringar med hög standard efter-strävas. Det är också viktigt att säkerställa cykelparkeringar vid både södergående och norrgående hållplatsläge för att undvika onödiga passager över vägen.</p> <p>Hanteras inom ramen för respektive kommuns Cykelplan för perioden 2020–2024.</p>	Danderyds- och Täby kommuns gemensamma åtgärdsprogram
<b>Ta bort bussfickor</b>	<p>I WSPs bedömning bör möjligheten till att glesa ut antingen hållplats Rinkeby norra eller Danderydsberg utredas. Dessa hållplatser ligger ungefär 200 meter ifrån varandra och en utglesning hade sannolikt förbättrat framkomligheten för kollektivtrafiken.</p> <p>Utifrån Trivektors (2020) stråkstudie redovisas förhållandevis få på- och avstigande vid hållplats Rinkeby norra i jämförelse med Danderydsberg. Detta kan motivera att effektivisera framkomligheten för kollektivtrafiken genom att ta bort hållplats Rinkeby norra. I samband med ett eventuellt borttagande av hållplatsen krävs att sträckan öster om Enebybergsvägen söder om hållplats kompletteras med trottoar/gc-bana för att sammankoppla med befintliga trottoarer.</p> <p>För att kunna utvärdera den faktiska effekten som en sådan åtgärd hade genererat hade mikrosimulering kunnat besvara hur framkomligheten förändras i och med ett borttagande av hållplats Rinkeby norra.</p>	Trivektors stråkstudie (2020) (WSPs beskrivning)



Tabell 5. Steg 4-åtgärder – Bygg nytt

Åtgärd	Beskrivning	Källa
<b>Ny avfart mot Enebyängen</b>	<p>En möjlig åtgärd är att tillskapa en avfartsväg från Enebybergsvägen till Enebyängen för fordon som kör i nordlig riktning. Syftet med åtgärden handlar om att avlasta cirkulationsplatsen i höjd med Enebyängen då fordon som ska till området istället kan tänkas nyttja avfartsvägen. Åtgärden kan även avlasta trafikflödet norr om Enebyängen.</p> <p>Nackdelar med åtgärden är att den befintliga gång- och cykelvägen öster om Enebybergsvägen måste korsas. Detta kan skapa framkomlighetsproblem både för fordon som måste väja för GC-trafikanter samt sämre framkomlighet och trafiksäkerhet för GC-trafikanterna. För att bedöma vilka effekterna av en ny avfartsväg krävs att en mikrosimulering genomförs med syfte att analysera effekterna i mer detalj.</p>	–
<b>Fri högersväng i cirkulationsplats</b>	<p>En alternativ åtgärd är att komplettera cirkulationsplatsen Enebybergsvägen/Sunnanängsvägen med fri höger-sväng för fordon som kommer söderifrån in i cirkulationen. Denna åtgärd kan potentiellt avlasta cirkulationen genom att separera fordon som ska in till Enebyängen.</p> <p>Åtgärden är sannolikt mindre kostsam i förhållande till att anlägga en längre avfartsväg från Enebybergsvägen. Fri höger-sväng är dock negativt för oskyddade trafikanters trafiksäkerhet. Utöver att motorfordon måste korsa befintlig gång- och cykelbana har även motorfordon dålig sikt för att se oskyddade trafikanter som kommer söderifrån i samband med svängen. Vidare, gång- och cykelbanan är ett utpekat regionalt stråk vilket sätter högre standard på stråket vad gäller trafiksäkerhet. För att bedöma vilka effekter åtgärden genererar krävs att en mikrosimulering genomförs.</p>	–
<b>Breddning av cirkulationsplats</b>	<p>För att förbättra framkomligheten i cirkulationsplatsen Enebybergsvägen/Sunnanängsvägen kan cirkulationen breddas för att inrymma två körfält. Genom att utöka antalet körfält ökar även kapaciteten för motorfordon som angör i cirkulationsplatsen.</p> <p>Utifrån kartbilder tycks det finnas utrymme för att bredda cirkulationen, dock måste detta studeras i mer detalj. Cirkulationsplatsen norrut har bedömts inte ha de förutsättningarna som krävs för att inrymma fler körfält, till stor del baserat på utrymmesbrist. För att bedöma vilka effekter åtgärden genererar krävs att en mikrosimulering genomförs.</p>	–

## SLUTSATSER

Trafiksituationen längs Enebybergsvägen är idag hårt belastad på såväl vardagar som helger. Idag uppstår framkomlighetsproblem längs stråket under rusningstrafik, både för kollektivtrafik och för biltrafik. Utifrån data över trafikmängderna längs Enebybergsvägen samt analys av teoretiska riktlinjer kopplat till hur mycket trafik en väg kan hantera, så är det tydligt att mängden trafik påverkar framkomligheten negativt.

Resultatet från trafikalstringsberäkningarna för de två exploateringarna visar att det tillkommer totalt 210 fordon under ett årsmedeldygn längs Enebybergsvägen. I relation till den befintliga trafiken som uppmätts på vägen innebär detta en trafikökning på cirka 1,6%. Detta innebär att cirka 23 fordon tillkommer under dygnet maxtimme, givet att den befintliga maxtimmesandelen är densamma för de tillkommande verksamheterna.

Trafikökningen från exploateringarna bedöms inte försämra framkomligheten längs Enebybergsvägen.

## REFERENSER

Danderyds Kommun, 2022. Översiktsplan för Danderyds kommun, antagen 2022-05-11

Danderyds Kommun, Atkins, 2012. Koncept för Enebybergsvägen i Danderyds Kommun. 2012-12-14

Danderyds kommun, Täby kommun, 2020. Åtgärdsprogram Täbyvägen–Enebybergsvägen. Baserat på Trivector, 2020. Stråkstudie Täbyvägen-Enebybergsvägen

Semrén & måansson, Savills Investment Management, 2022. Vision nya Enebyängen.

SL, 2023. <https://sl.se/>.

Torget Arkitekter, 2017. Situationsplan nya Djursholms trä. 2017-09-21 (Preliminärt)

Trafikförvaltningen Region Stockholm, 2020. Resvaneundersökning 2019.

Trafikverket, 2021. Fyrstegsprincipen.

Trafikverket 2022a. Väg 262, Danderyd–Rösjön gång- och cykelväg.

Trafikverket, 2022b. Effektsamband för transportsystemet Bygg om eller bygg nytt, Kapitel 4 Tillgänglighet

Trivector, 2020. Stråkstudie Täbyvägen-Enebybergsvägen

## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

