

# Trafik-PM Detaljplan Svärdet 14, 15 och 20

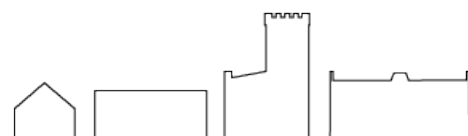
## Inledning & Bakgrund

### Syfte med PM

Detta trafik-PM innehåller en redogörelse över den befintliga trafiksituationen samt framtida förslag på trafiklösningar inom ramen för detaljplanearbetet Svärdet 14,15 och 20.

### Beskrivning av projektet

Kommunstyrelsen har gett miljö- och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en detaljplan för fastigheterna Svärdet 14, 15 och 20 vid Mörby centrum 22 april 2024 - med ett förtydligande och minskade av planens omfattning den 15 september 2025. Syftet är att möjliggöra nya bostäder, lokaler i bottenplan och eventuellt kontor. Planen ska utformas med grönskande trädgårdsmiljö, inslag av radhus, nedtrappning mot villastaden och bostäder som delvis riktas mot äldre målgrupper.



## **Förutsättningar**

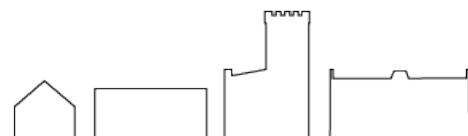
### Befintlig gatustruktur – trafikflöden, nuläge, kollektivtrafik, parkering och gång- och cykelvägar

Platsen för planområdet är centralt beläget i Danderyd i anslutning till kommuncentra Mörby Centrum och platsens infrastruktur är viktig för hela kommunens trafikflöden. Mörby centrum trafikeras av tunnelbanans röda linje med täta avgångar och är ändhållplats samt viktig knutpunkt till både Roslagsbanan och busstrafik. Utanför entrén till Mörby Centrum finns även en bussterminal med flertalet avgångar och terminalen passerar av ett stort antal resenärer dagligen. Terminalen planeras att optimeras under 2026 och 2027 för att på sikt kunna öka antalet resenärer från terminalen, men också för att skapa en tryggare plats. För de trafikanter som väljer att cykla så knyts platsen ihop med det kommunala huvudcykelstråken samt med regionens regionala cykelstråk. Det regionala cykelstråket sopsaltas och möjliggör vardagscykling året om för cykling från Mörby Centrum via Danderyds sjukhus till kommungränsen i söder. Längs stråket finns två cykelräknare som räknar cykelpassager kontinuerligt, flödena är konstanta och många cyklister passerar punkterna. I direkt anslutning till detaljplanearbetet går gång- och cykelväg längs Edsviksvägen och Gamla landsvägen. För att nå platsen för det aktuella detaljplanearbetet med motortrafik så nås den via avslutande vägar så som - Edsviksvägen, Golfbanevägen och Mörbyleden. Flödena från dessa vägar är konstanta och generösa - däremot i flödesmätningar konstateras att flödena inte skapar köbildning som försenar kollektivtrafik och annan nyttotrafik. Omgivningarna runt planområdet erbjuder parkering för bil och cykel på ett flertal platser både på kvartersmark och allmän platsmark - dels i Mörby Centrum, men också längs Svärdsvägen. Cykelparkering finns vid bussterminalen och är mestadels fullbelagd sommartid och mer glest belagd vintertid.

## **Planförslag, trafikutformning och alstring**

### Beskrivning av ny bebyggelse

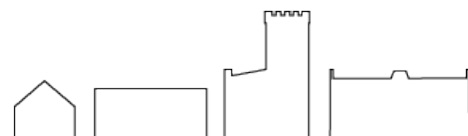
I anslutning till planområdet planeras för anläggning av gång- och cykelbana på södra sidan om Edsviksvägen och på norra sidan om planeras för anläggning av gångbana. Angöring för avfallsfordon planeras längs Edsviksvägen samt en garageinfart till fastigheternas parkeringsplatser väster om angöringen. Plats för avfallsfordon planeras att samnyttjas med



övrig trafik så som på- och avstigningsplats – likt utformning på Golfbanevägen. Cirkulationsplats för motorfordon planeras vid mötet Mörbyleden, Svärdvägen, Golfbanevägen och Edsviksvägen. Motorkörfält planeras bli 3,5 meter i båda riktningar samt gångbanan längs fastigheten till 3,0 meter. Förslagsvis målas och skyltas både gång- och cykelsymboler för att snabbt orientera gående och cyklister i gaturummet. Enligt framtagna parkeringsutredning – Tyrens 2025, uppskattas antalet parkeringsplatser för bil och cykel täcka behovet. Utredningen visar på att 44 platser för boende varav 6 platser för dess besökare och hemtjänsten är tillräckligt för den tillkommande bebyggelsen och placeras under huskroppen under jord. Cykelparkering för boende föreslås planeras för 100 stycken och kommer i första hand lösas i cykelrum i bostadshusens bottenvåningar. Parkering för rörelsehindrade planeras också i underjordiskt garage med fyra platser och anses fylla det framtida behovet. Kollektivtrafiken anses inte påverkas av den tillkommande bebyggelsen. Däremot kan exploateringen gynnas av grannprojektet där en optimering av bussterminalen planeras.

#### Beräkning av förväntad trafikallsträng

För att få en samlad bedömning över framtida trafikflöden kopplat till den tillkommande exploateringen så har två studier studerats och slagits samman för att få en helhetsbild över platsens trafikflöden i ett framtida skede. Den första studien genomfördes en måndag i december 2025 genom en drönarflygning över området som ska exploateras samt större anslutande vägar så som Mörbyleden, Edsviksvägen, Golfbanevägen och Gamla Landsvägen ingick. Flygningen genomfördes på förmiddag och eftermiddag mellan 07:00-08:30 samt 15:30-17:00, då trafiken vanligtvis är mer intensiv än övriga timmar på dygnet. Detta för att fånga de mest belastade timmarna. Studien visade inte på några större köbildningar varken på förmiddag eller eftermiddagen för det löpande trafikflödet. Kollektivtrafiken påverkas marginellt enligt filmningen och stannar enbart upp vid ut – och inkörning till terminalen, vilket är väntat. Cykeltrafiken i filmningen är ytterst marginell och en ökning i framtida flöden har en stor potential att rymmas inom vägnätet.



Som ett komplement till drönarflygnigen har den framtagna trafikanalysen, gjord av Sweco, till grannprojektet Mörby Centrum från 2023 analyserats samt en drönarflygning över området under samma period. Studien analyserar samma avgränsade område som drönarflygningen och visar på troliga framtida scenarier vad gäller trafikflöden och hur den tänkta exploateringen kan tänkas påverka flödet och framkomligheten.

Trafikanalysen av vägnätet kring Mörby centrum har analyserats baserat på två huvudalternativ där Mörbyleden har utformats som två signalreglerade korsningar eller två cirkulationsplatser. Därtill har även alternativ med och utan kollektivtrafikkörfält längs Golfbanevägen analyserats.

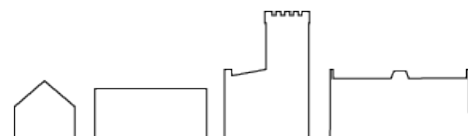
Resultaten från analysen visar att alla alternativen ger en fungerande trafiksituation. Kölängderna och fördröjningen blir generellt sett kortare i scenarierna med cirkulationsplatser med undantag från Golfbanevägen som har bättre framkomlighet i signalalternativet.

Analysen visar att kollektivtrafikkörfältet inte skapar någon restidsvinst i något av alternativen under förmiddagens maxtimme men att det skapar restidsvinst på ca 30 sekunder för norrgående bussar under eftermiddagens maxtimme i alternativet med cirkulationsplatser. Den totala fördröjningen för buss visar på att signalreglerade korsningar skapar större möjligheter att prioritera bussarna med hjälp av bussprioritering i signalregleringen. Den framtida framkomligheten och trafikflödet tros inte påverkas negativt.

### Risker med tillkommande exploatering

Utifrån de underlag som tagits fram så som – trafikutredning och drönarflygning så har två risker identifierats.

En angöringsplats på allmänplatsmark planeras för på Edsviksvägen och Svärdvägen i direkt anslutning exploateringsområdet. Angöringsplatsen avser att nyttjas för avfallshantering samt som avlastningsplats för motordrivna fordon. Risken att anlägga angöring på allmänplatsmark är värd att nämna – då kommunen i ett framtida skede kan behöva nyttja platsen till andra ändamål och fastigheten riskerar att bli utan plats för avfallshantering och tillfällig angöring.



Kommunen har ännu ingen antagen parkeringsstrategi, vilket innebär att de siffror som föreslagits i trafikutredningen inte är framtagna utifrån ett kommunalt strategidokument utan beräkningar har gjorts utefter en behovsanalys utifrån dagens förutsättningar samt ett uppskattat framtida behov för seniorboende.

### **Slutord och avslutande bedömning**

Sammantaget bedöms den nytilkomna exploateringen kunna genomföras utan att skapa större betydande negativa konsekvenser för trafiksystemets framkomlighet, funktion och trafiksäkerhet. De genomförda drönarflygningarna tillsammans med trafikanalysen för Mörby Centrum-projektet visar i en samlad bedömning att både befintliga och framtida trafikflöden bör kunna hanteras inom ramen för föreslagen gatustruktur och bebyggelse utan större påverkan. Områdets goda tillgång till kollektivtrafik samt välutbyggda gång- och cykelstråk ger goda förutsättningar för ett hållbart resande i ett framtida perspektiv till och från den nya bebyggelsen.

Ett par risker har identifierats – bland annat angöring för avfallshantering och på- och avstigningsplats - och dessa bedöms vara hanterbara utifrån de lösningar som föreslagits, men de bör beaktas i det fortsatta planarbetet och risken med att anlägga angöring till ny bebyggelse på allmänplatsmark bör synliggöras. Framtagen parkeringsutredning visar att 44 platser för boende - varav 6 platser för dess besökare och hemtjänsten är tillräckligt för den tillkommande bebyggelsen och placeras under huskropparna under jord tillsammans med fyra platser för rörelsehindrade. Cykelparkering för boende föreslås planeras för 100 stycken och kommer i första hand lösas i cykelrum i bostadshusens bottenvåningar samt i anslutning till entréerna. Samtlig parkering anses enligt parkeringsutredning vara tillräcklig samt fylla det framtida behovet.

### Relaterat underlag

- Trafikutredning Tyrens 2025
- Drönarflygning december 2025
- Trafikanalys Mörby Centrum Sweco 2023
- Tjänsteutlåtande TN 2024/0391 Trafiklösning för Mörbyledens korsningar väster om E18

