

Avsedd för  
**Exploateringskontoret, Stockholms stad**

Typ av dokument  
**Slutversion**

Datum  
**Februari 2024**  
**Rev: september 2024**

# TRAFIKUTREDNING

**ÖGAT 1, DEL AV ENEBY 1:1 M.FL VID SPÅNGAVÄGEN**



**[TITLE]**  
**ÖGAT 1, DEL AV ENEBY 1:1 M.FL VID SPÅNGAVÄGEN**

Projektnamn **Kvarteret Ögat trafikutredning**  
Projekt nr **1320069371**  
Mottagare **Petra Lundström och Eric Brinkebäck, Exploateringskontoret**  
Typ av dokument **Slutversion**  
Version **1.0**  
Datum **2024-02-29**  
**Rev.: 2024-09-13**  
Förberett av **Lovisa Strandlund, Felicia Montan**  
Beskrivning **Utredning av trafik**

Ramboll  
Krukmakargatan 21  
Box 17009  
10462 Stockholm

T +46 (0)10 615 60 00  
<https://se.ramboll.com>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

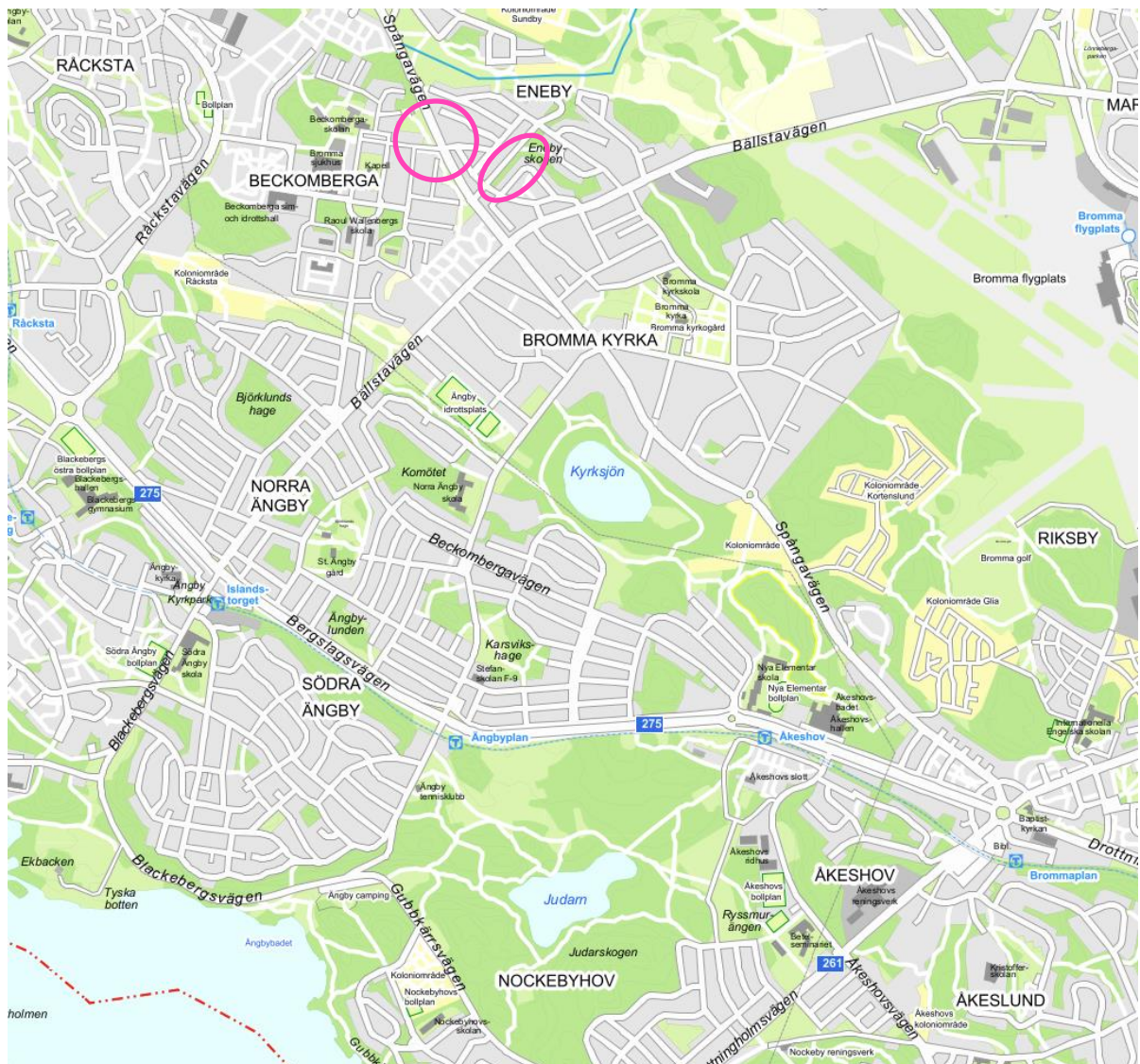
<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>2</b>
1.1	Bakgrund och syfte	2
<b>2.</b>	<b>Nulägesanalys</b>	<b>3</b>
2.1	Gångtrafik	3
2.2	Cykeltrafik	5
2.3	Kollektivtrafik	6
2.4	Motorfordonstrafik	7
2.5	Parkering och angöring	7
<b>3.</b>	<b>Förslaget</b>	<b>8</b>
3.1	Utredda angöringsalternativ	8
<b>4.</b>	<b>Analys av förslaget</b>	<b>13</b>
4.1	Gångtrafik, cykel och kollektivtrafik	13
4.2	Motorfordonstrafik	13
4.3	Parkering och angöring	14
4.4	Trafiksäkerhet	14
<b>5.</b>	<b>Rekommendation och fortsatt arbete</b>	<b>15</b>

## 1. INLEDNING

### 1.1 Bakgrund och syfte

Ett planarbete pågår i kvarteret Ögat i norra delen av Bromma. Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bostadsbebyggelse intill Spångavägen i områdena Beckomberga och Eneby. I Eneby, på östra sidan av Spångavägen, föreslås flerbostadshus med torgyta och angöring intill korsningen Spångavägen/Hjortronvägen samt 15 radhus intill Enebyvägen. I Beckomberga föreslås flerbostadshus med torgyta och angöring intill korsningen Spångavägen/Styresman Sanders väg. Planen består av tre delområden omfattande cirka 10 100 kvm. Planen möjliggör för cirka 150 hyresrätter samt lokaler för centrumändamål samt 14 radhus.

Denna utredning syftar främst till att ta fram förslag på angöring till den planerade bebyggelsen.

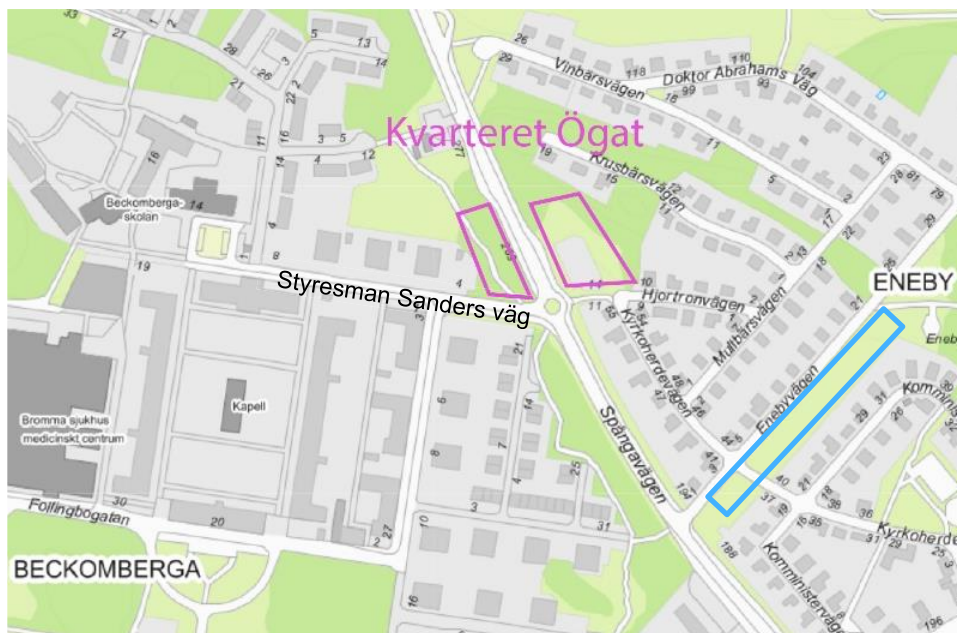


Figur 1. Planområdets flerbostadshus är belägna intill Spångavägen och radhusområdet ligger intill Enebyvägen.



## 2. NULÄGESANALYS

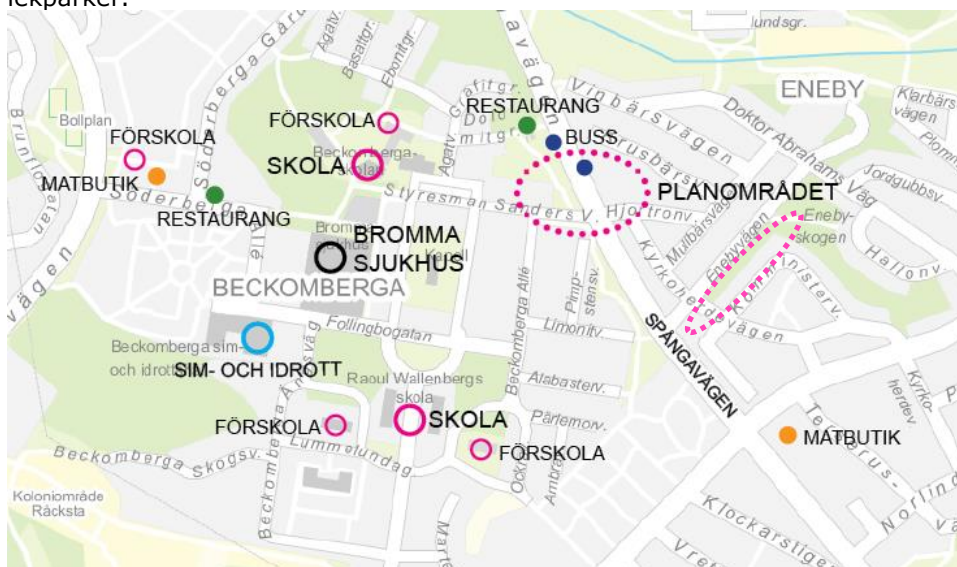
Planområdet är beläget i norra delen av Bromma och omfattar fastigheten Ögat intill Spångavägen samt del av fastigheten Eneby intill Enebyvägen. Ögat är uppdelat i två ytor, en väster och en öster om Spångavägen. I dagsläget är ytorna kring Ögat obebyggda och består av naturmark omgivet av bostadsbebyggelse i form av villor, flerfamiljshus och radhus. Fastigheten Eneby består idag av en gräsyta i ett område omgivet av småbostadshus.



Figur 2. Planområdets ungefärliga utbredning. De planerade flerbostadshusen är markerade med rosa, och de planerade radhusen med blått.

### 2.1 Gångtrafik

Målpunkter inom gångavstånd från planområdet är Bromma sjukhus, livsmedelsbutiker, restauranger, två grundskolor, förskolor, Beckomberga sim- och idrottshall, Ängby IP och lekparker.



Figur 3. Planområdets ungefärliga utbredning och närbelägna målpunkter

Inom närområdet finns sammanhängande gångbanor och gångfartsgator som leder till de större målpunkterna i närområdet.

På angränsande Spångavägen finns gångbanor på båda sidor av gatan med en bredd på 1,9–2,5 meter utmed planområdet. Styresman Sanders väg, som angränsar till den planerade bebyggelsen söder om planområdet på västra sidan av Spångavägen, har 2,7 meter breda gångbanor som skiljs från körbanan av en trädallé. På östra sidan av Spångavägen angränsar den planerade bebyggelsen till en 3,4 meter bred gemensam gång- och cykelväg söder om planområdet.

De flesta målpunkter finns i Beckomberga där gatorna har gångbanor på båda sidor, med en bredd som uppfyller dagens standard. I Eneby har gatorna gångbanor med låg standard, ca 1,7 meter breda, på ena sidan av gatan.

Korsningen Spångavägen/Styresman Sanders väg är utformad med en cirkulationsplats. Vid de tre tillfarterna intill cirkulationsplatsen finns tre obebakade övergångsställen. Vid korsningen Styresman Sanders väg/ Beckomberga allé finns två obebakade övergångsställen.



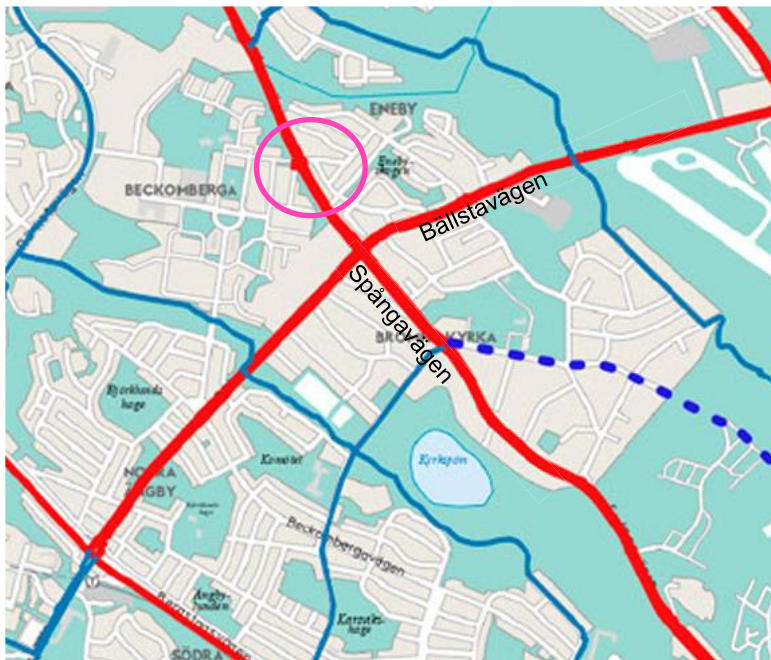
Figur 4. Styresman Sanders väg. Del av planområdet syns till höger i bild.



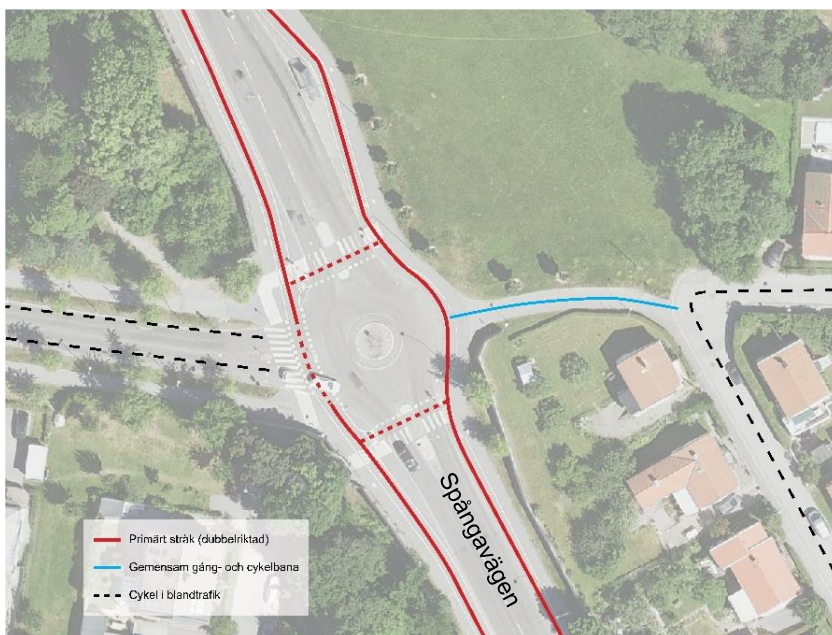
## 2.2 Cykeltrafik

Spångavägen är ett utpekat primärt cykelstråk i stadens cykelplan. Stråket kopplar samman med Spånga i norr och Brommaplan i söder, se Figur 5.

Spångavägen har enkelriktade cykelbanor med ett breddmått mellan ca 2,0–2,5 meter intill planområdet. Enligt cykelplanens riktlinjer ska enkelriktade cykelbanor på primära stråk ha en bredd på 2,25 meter. En gemensam gång- och cykelbana ansluter till det primära stråket söder om den föreslagna bebyggelsen på östra sidan av Spångavägen. På övriga gator i närheten av planområdet sker cykling i blandtrafik, se Figur .



Figur 5. Utpekat cykelvägnät där rött markerar primära stråk, och blått markerar huvud. Planområdet är inringat i rosa.

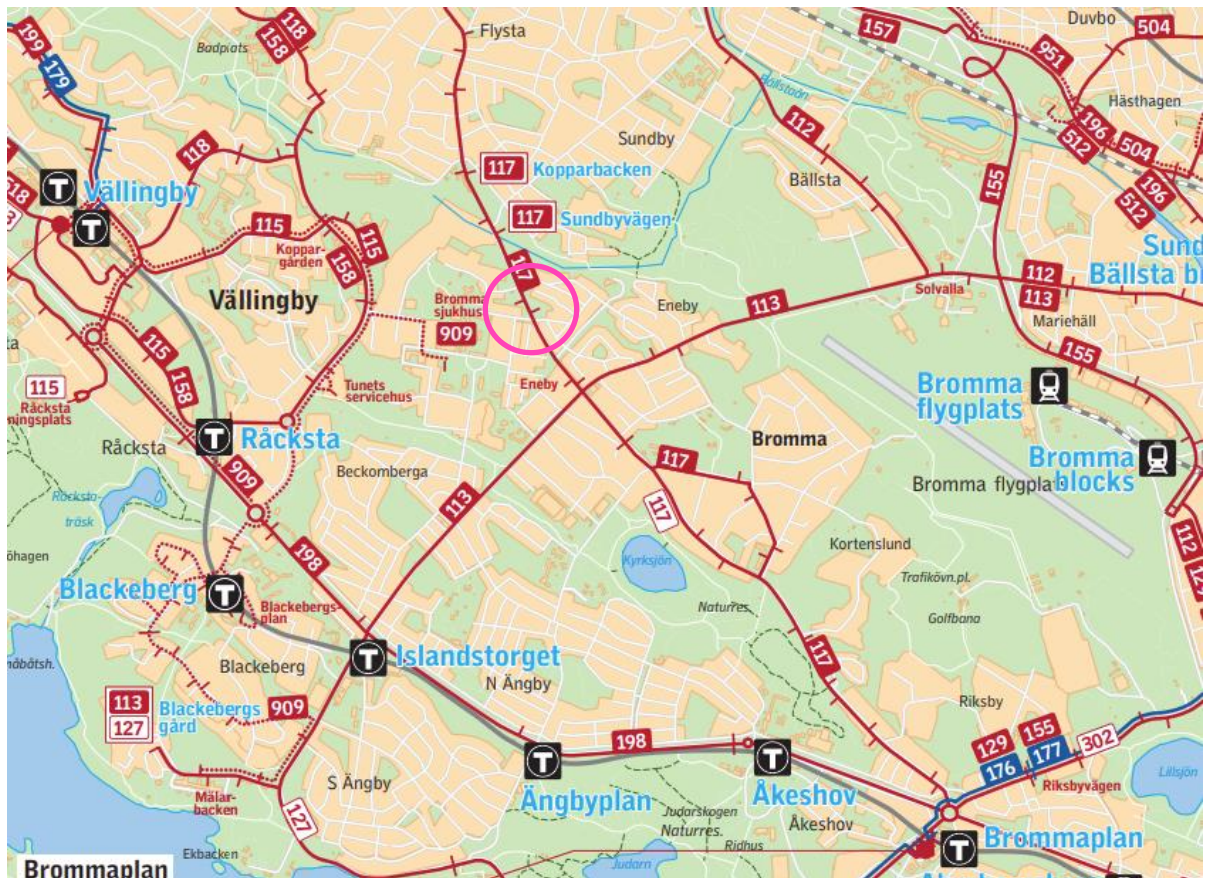


Figur 6. Cykelinfrastruktur intill planområdet

### 2.3 Kollektivtrafik

Planområdet ligger relativt långt från spårbunden trafik. Närmsta tunnelbanestation är Islandstorget som har ett gångavstånd på ca 1,9 km. Busslinje 117 har en hållplats i direkt anslutning till planområdet. Linjen trafikerar sträckan Brommaplan – Spånga station. Under rusningstid går busslinjen i 5-minuterstrafik. Till Brommaplan samt till Spånga station tar resan ca 15 minuter.

Utmed Bällstavägen trafikerar linje 113 mellan Islandstorget Blackebergs gård och Solna centrum. Närmaste hållplats för linje 113 ligger ca 400 meter från planområdet och har i rusningstrafik en turtäthet på 15 minuter.



Figur 7. Kollektivtrafiknätet i närheten av planområdet



Gatunätet för motorfordonstrafik intill planområdet består av Spångavägen som är en huvudgata med skyltad hastighet 50 km/tim samt lokalgatorna Styresman Sanders väg, Hjortronvägen och Kyrkoherdevägen med skyltad hastighet 30 km/tim.

Figur 8. Gatunätet med motorfordonstrafikflöde, ÅMVD (mätår) och uppmätt 85-percentil. Den aktuella mätplatsen anges med svart cirkel.

Parkeringsförbud råder på Styresman Sanders väg och Spångavägen intill planområdet. Spångavägen är reglerad som huvudled. På Enebyvägen, Hjortronvägen och Kyrkoherdevägen, öster om Spångavägen, är parkering tillåten på ena sidan av gatan, med undantag för servicedagar under vinterhalvåret. I Beckomberga har många gator parkeringsfickor på båda sidor om gatan. Flera av parkeringsfickorna ligger på kvartersmark och parkeringsplatserna är här förhyrda, medan körbanan i övrigt är allmän plats.

### 3. FÖRSLAGET

Planförslaget syftar till att tillskapa ca 165 nya bostäder varav 14 radhus intill Enebyvägen och ca 150 flerbostadshusen intill Spångavägen.

Den nya bebyggelsen intill Spångavägen föreslås fördelat på tre huskroppar med lokaler i vissa av bottenvåningarna.

I den västra fastigheten ska en lokal inrymmas i den södra delen av byggnaden, intill vilket ett torg föreslås. Bostädernas huvudentréer vänder sig mot gården i väster.

På den östra fastigheten föreslås två huskroppar. I huskroppen längst österut föreslås ett underjordiskt garage vilket nås från intilliggande Hjortronvägen. I den västra huskroppen föreslås lokaler i bottenvåningen med entréer ut mot Spångavägen. Bostädernas huvudentréer placeras mot gården.



Figur 9. Planförslaget intill Spångavägen (Illustration AndrénFogelström arkitekter)

#### 3.1 Utredda angöringsalternativ

Angöring till de nya flerbostadshusen är komplex då infart eller angöring direkt från Spångavägen bedöms som olämplig med hänsyn till den befintliga dubbelriktade primära cykelstråken samt busshållplatsernas placering.

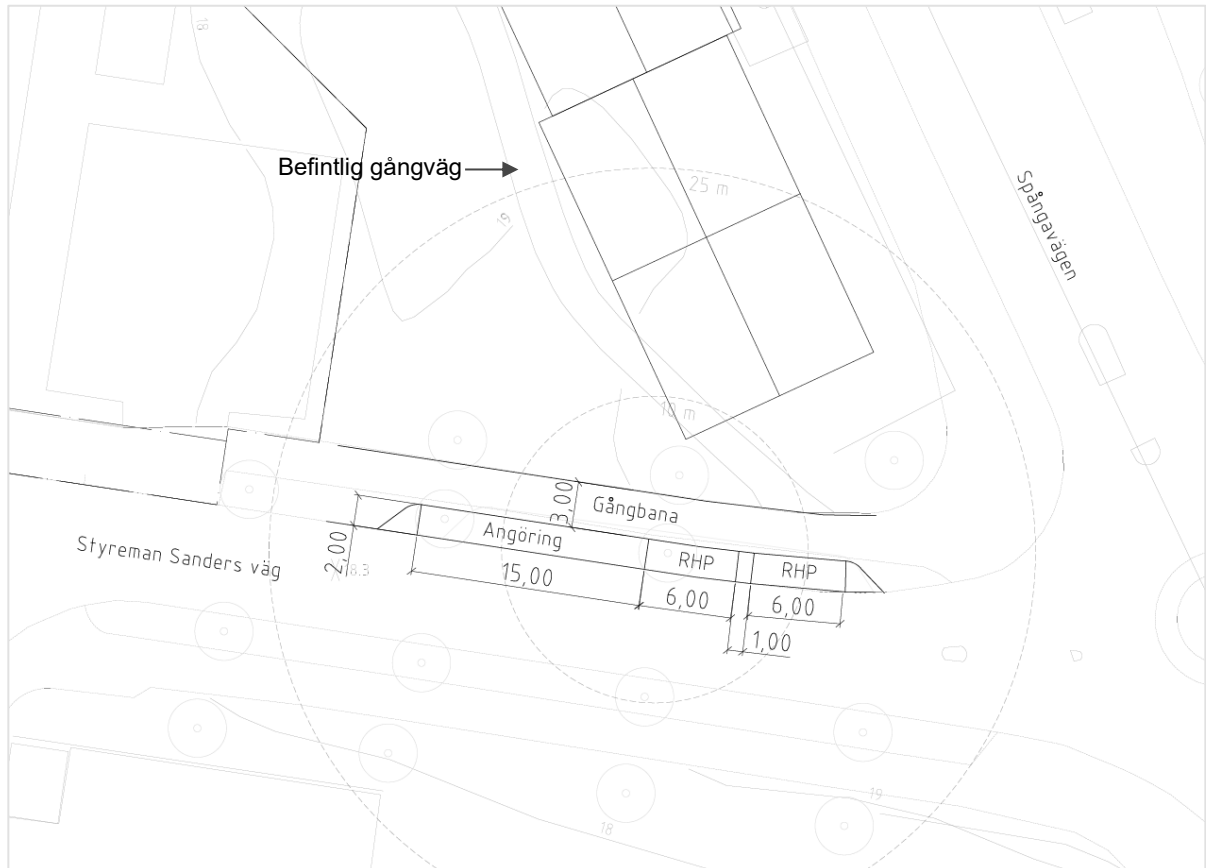
Förutsättningar som legat till grund för förslagen:

- De befintliga busshållplatserna på Spångavägen intill planområdet ska vara kvar, en flytt av dessa är inte aktuellt.

- Soppilen ska inte angöra på Hjortronvägen/Kyrkoherdevägen, enligt önskemål från SVOA.
- Det östra benet i cirkulationsplatsen ska fortsatt endast tillåta gång och cykeltrafik.
- Parkering för de båda fastigheterna sker i garage på den östra fastigheten.

### Väster om Spångavägen

Den planerade fastigheten på västra sidan om Spångavägen angränsar till Spångavägen i öster, Styresman Sanders väg i söder, en befintlig fastighet med flerbostadshus och markparkering i väster och parkmark i norr.



**Figur 10. Utformningsförslag på trafiklösning för den västra fastigheten**

På den västra sidan om Spångavägen är utrymmet mellan Spångavägen och den angränsande fastigheten relativt begränsat. Förutom den nya fastigheten ska ytan även inrymma ett befintligt nordsydligt gångstråk. Utrymmet för att inrymma angöring och RHP, samt tillkommande ytor för att vända eller backa, på kvartersmark bedöms som mindre lämpligt. Angöring och möjlig RHP föreslås därför förläggas på allmän plats.

Angöring för sopbil och tillgänglig angöring föreslås i en ficka på Styresmans Sanders väg, se figur 10. Angöringsfickan ges en längd på 28 meter för att rymma sopbil och två möjliga RHP. Djupet på fickan kan vara 2 meter då det är en lokalgata utan busstrafik med begränsat behov av angöring med större fordon (i enlighet med Gata Stockholm).

Det planerade flerbostadshuset har två entréer på västra långsidan varav endast den södra nås inom 25 meter från den föreslagna angöringsfickan. En förutsättning för att klara tillgänglighetskraven till norra entrén är att huset får en genomgående förbindelse från den södra



entrén. Stadens krav på tillgänglig parkering och angöring inom 10 meter uppfylls ej (inre cirkeln i figur 10). PBL:s krav på 25 meter uppfylls för södra entrén.

Gångbanan intill angöringsfickan breddas med ca 0,3 meter jämfört med idag till en bredd på 3,0 meter och uppfyller därmed standard för gångbanebredd på lokalgata. Bakre gångbanekant kan behållas i befintligt läge.

Mellan den planerade bebyggelsen och befintlig fastighet i väster finns en gångväg som kopplar samman Styresman Sanders väg med Dolomitgränd, norr om planområdet, se 11. Gångkopplingen ska vara kvar men behöver förskjutas västerut till följd av den planerade bebyggelsen.

Körbanan påverkas inte utan behåller sin bredd på ca 7 meter.



**Figur 11. Parkväg som kopplar samman Styresman Sanders väg och Dolomitgränd. Fotot är taget med Dolomitgränd i ryggen.**

### Öster om Spångavägen

Den planerade fastigheten på östra sidan om Spångavägen angränsar till Spångavägen i väster, en gång- och cykelväg i söder, en befintlig småhusfastighet i öster och parkmark i norr.

En förutsättning i projektet har varit att sopbilen inte ska angöra från de intilliggande lokalgatorna Kyrkoherdevägen eller Hjortronvägen samt att det östra benet i cirkulationsplatsen fortsatt endast ska tillåta gång och cykeltrafik. Ytterligare en förutsättning är att den befintliga busshållplatsen som ligger intill planområdet blir kvar i befintligt läge. Utifrån ovanstående förutsättningar behöver all angöring och parkering ske på kvartersmark.

Parkering, inklusive RHP, planeras ske i garage under den östra av de två planerade husen. Infarten till garaget nås via Hjortronvägen. Till det västra huset planeras ett antal markparkeringsplatser i söder i anslutning till huset. Bostadsentréer i båda husen planeras vända

sig in mot gården. I det västra huset planeras två entréer varav endast de södra nås inom 25 meter från de föreslagna markparkeringarna/angöringsytorna. En förutsättning för att klara tillgänglighetskraven till norra entréerna är att husen får en genomgående förbindelse från de södra entréerna. Stadens krav på tillgänglig parkering och angöring inom 10 meter uppfylls i det östra huset där garage planeras. Till det västra huset uppfylls Boverkets krav på 25 meter för den södra entrén.

För att begränsa antalet in/utfarter till fastigheten bör infart till de båda husen samordnas med garageinfarten, och detta görs enklast genom att in/utfarten placeras i den östra änden.

För sopbilen och leveranser till de planerade lokalerna har två möjliga alternativ studerats på kvartersmark:

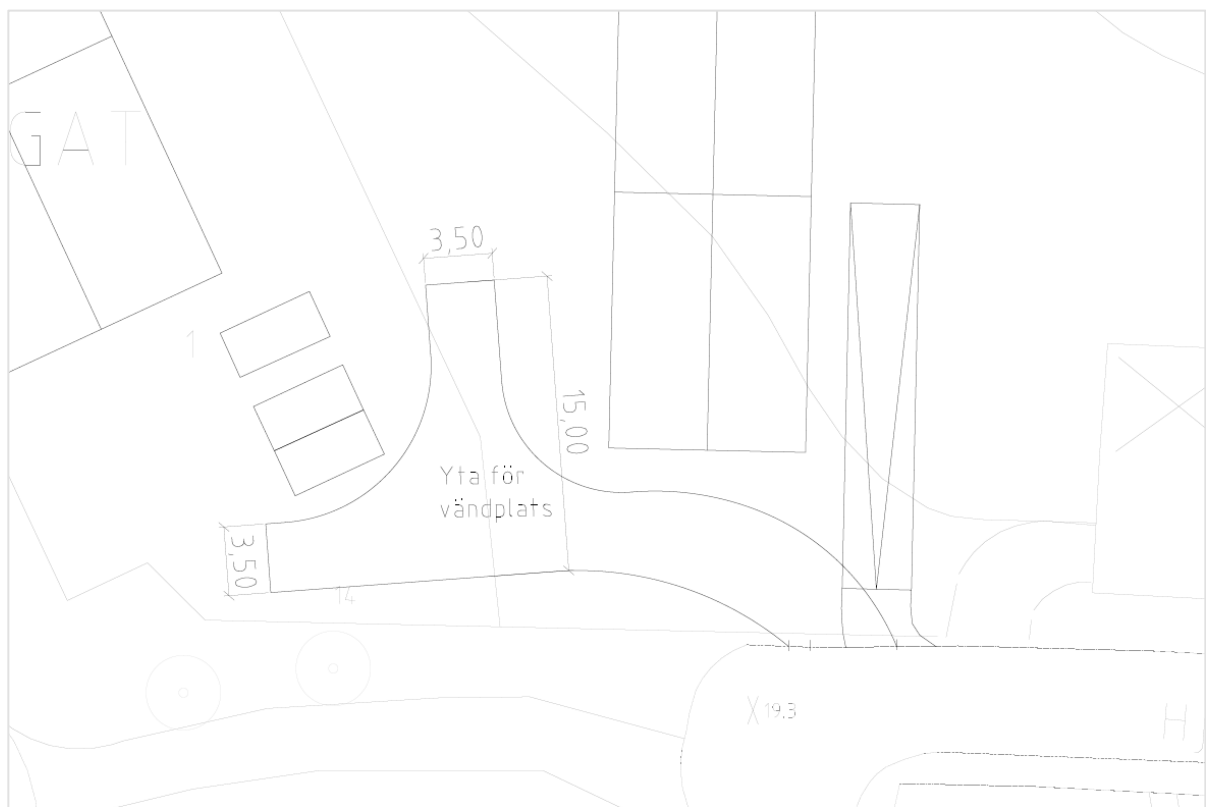
- Backvändning
- Vändplats

Då vändplats för sopbil är väldigt ytkrävande och tar mycket naturmark i anspråk är det alternativet inte aktuellt att gå vidare med.

#### *Backvändning*

Det är möjligt att inrymma en yta för backvändning mellan de båda huskropparna i den södra delen av fastigheten. Även leveransfordon till de planerade lokalerna kan backvända på ytan. En gemensam in/utfart för angöring och garage kräver en bredd på ca 5,5 meter för att rymma sopbil på grund av svängrörelserna direkt före och efter infarten som medför större svep. In/utfarten har placerats i östra delen av fastigheten för att samordna denna med garageinfarten. Dock medför placeringen att sopbilen svep över gångbana på Hjortronvägen, se figur 13.

Då husens placering innebär att tyngre fordon inte kan ansluta vinkelrätt till Hjortronvägen medför det begränsad sikt mellan svängande fordon och gående och cyklister som rör sig mellan Hjortronvägen och Spångavägen.



Figur 12. Vändytans plats på östra fastigheten, och mått för vändyta



Figur 13. Körspår som visar backvändning med sopbil på den östra fastigheten



## 4. ANALYS AV FÖRSLAGET

Nedan redogörs för planförslaget påverkan på olika trafikslag.

### 4.1 Gångtrafik, cykel och kollektivtrafik

Gång- och cykelinfrastrukturen är god i området och den planerade bebyggelsen ligger i direkt anslutning till busshållplats med täta avgångar till Spånga station och Brommaplan. Möjligheterna att resa hållbart bedöms som god.

Förslaget kan medföra något försämrad trafiksäkerhet för cyklister mellan Hjortronvägen och Spångavägen då tunga fordon inte kan korsa anslutningen till Hjortronvägen vinkelrätt, vilket innebär försämrad sikt.

Den befintliga gångvägen mellan Styresman Sanders väg och Dolomitgränd får ett nytt läge längre västerut, men kopplingen finns kvar.

### 4.2 Motorfordonstrafik

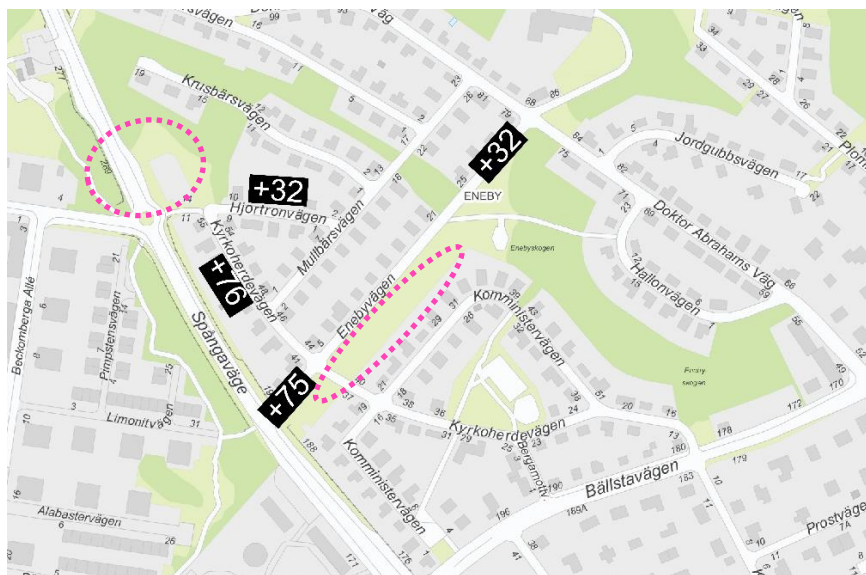
Trafiken kommer öka något på Hjortronvägen och Kyrkoherdevägen då angöring och parkering till det nya flerbostadshuset öster om Spångavägen får sin in/utfart mot dessa gator. Även den nya radhusbebyggelsen kommer alstra viss trafik, främst på Enebyvägen.

Till flerbostadshusen är parkeringstalet satt till 0,32 vilket medför att 49 parkeringsplatser ska anläggas, därutöver tillkommer 14 nya parkeringsplatser på radhusfastigheterna. Totalt tillkommer 63 nya parkeringsplatser inom området. Trafikalstringen bedöms till 2 rörelser per dag och parkeringsplats. Detta ger en ökning av 126 fordon/dygn. Därutöver tillkommer en viss mängd nyttotrafik. Denna uppskattas till 10 % vilket ger totalt ca 140 tillkommande fordonsrörelser/dygn.

Fördelningen av trafiken har antagits enligt följande:

Nordöst mot Doktor Abrahams väg 30 %

Sydväst mot Spångavägen 70 %



Figur 24. Förändring av trafikmängder på intilliggande gator efter tillkommande exploatering (fordon/dygn)

#### 4.3 Parkering och angöring

Cykel- och bilparkering planeras på kvartersmark, med undantag för möjligheten att upprätta RHP på Styresman Sanders väg till fastigheten väster om Spångavägen. Bilparkeringsplatser för de tre flerbostadshusen samordnas i ett gemensamt garage under det östra huset. För båda fastigheterna klaras tillgänglig angöring och RHP inom 25 m till de södra entréerna. De norra entréerna planeras att få en genomgående passage till den södra entrén och därmed uppfylls tillgänglighetskraven, även om förutsättningarna blir något sämre för de med nedsatt rörlighet.

Angöring för sophantering och leveranser sker från gatumark till den västra fastigheten vilket medför att en del av trädallén på Styresman Sanders väg utgår och ersätts med en angöringsficka. Från angöringsfickan är det även möjligt att angöra den planerade lokalen i bottenplan. För de planerade lokalerna på andra sidan om Spångavägen kan tillgänglig parkering och angöring anordnas på kvartersmark.

Den nya radhusbebyggelsen innebär att ca 15 befintliga kantstensparkeringar på gatumark försvinner.

#### 4.4 Trafiksäkerhet

Planförslaget på västra sidan om Spångavägen bedöms inte ha någon negativ påverkan på trafiksäkerheten. På den östra sidan medför lösningen för sophantering att backvändning kommer ske med tunga fordon samt att utfarten mot Spångavägen inte sker vinkelrätt vilket medför försämrad sikt vid utfart mot Hjortronvägen.

## 5. REKOMMENDATION OCH FORTSATT ARBETE

Backrörelser intill bostadsentréer där oskyddade trafikanter kommer röra sig är sämre ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och medför även en försämrad arbetsmiljö för sopåkarna då de behöver backvända på en yta där oskyddade trafikanter kommer röra sig.

Placering av inlast för leveranser till de planerade lokalerna och lämpligt dragavstånd behöver studeras närmare.

För att undvika trafikerörelser på det planerade torget på östra sidan om Spångavägen rekommenderas någon form av avgränsning mellan ytor för parkering/angöring och det planerade torget.

I den östra fastigheten rekommenderas en gemensam in/utfart för angöringstrafik och trafik till och från garaget för att minska påverkan på anslutning till allmän plats. Garagerampens placering bör optimeras så att tunga fordon kan svänga in/ut från Hjortronvägen utan att svepa över befintliga gångbanor.

Det är troligt att sopbilarna i alla fall väljer att stanna på Hjortronvägen/Kyrkoherdevägen, beroende på vilken avfallsfraktion som ska hämtas, då det ger en effektivare rutt i övriga bostadsområdet.