

# Trafikutredning Bromsen 11



<b>Sweco Sverige AB</b>	556767-9849
<b>Uppdrag</b>	Bromsen 11
<b>Uppdragsnummer</b>	30054342
<b>Kund</b>	Albér Fastigheter i Kristinehamn Aktiebolag
<b>Upprättad av</b>	Camilla Bjäring och Ida Kullander, reviderad av Elin Lund och Marcus Posada
<b>Datum</b>	2024-01-24 reviderad 2025-03-11 reviderad 2025-04-04 reviderad 2025-06-17 reviderad 2025-09-17
<b>Dokumentreferens</b>	Trafikutredning Bromsen 11

# Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	4
2	Befintliga förhållanden.....	5
2.1	Fordonstrafik .....	5
2.2	Gång- och cykelvägar .....	6
2.3	Kollektivtrafik .....	8
3	Planerad exploatering .....	10
3.1	Bebyggelse.....	10
3.2	Bilfritt stråk.....	10
3.3	Angöring och vändmöjligheter.....	11
3.4	Parkering .....	12
3.4.1	Bilparkering .....	12
3.4.2	Cykelparkering .....	13
3.5	Kapacitet .....	14
3.5.1	Trafikalstring planområdet .....	14
3.5.2	Trafikprognos .....	15
3.5.3	Kapacitetsbedömning .....	15
3.6	Trafiksäkerhet.....	21
4	Slutsats.....	23

# 1 Bakgrund och syfte

År 2017 togs ett exploateringsförslag för fastigheten Bromsen 11 fram och som en del av detaljplanearbetet utförde Sweco en trafikutredning, "Trafikutredning: Bostäder Bromsen 11 Täby", daterad 2017-11-17. Dess syfte var dels att utreda och beskriva områdets trafikala förutsättningar, som intilliggande gång- och cykelvägnät och tillgång till kollektivtrafik, dels att undersöka kapaciteten i korsningen Täbyvägen/Svampvägen.

Sedan dess har utformningen av den föreslagna exploateringen ändrats, varför den förra trafikutredningen behöver uppdateras. Utredningen görs nu som en del av framtagandet av en ny detaljplan för Bromsen 11 med flera. Denna uppdaterade version av utredningen är daterad 2025-09-17.

På fastigheten Bromsen 11 finns idag en äldre industribyggnad som används för lagerverksamhet. De omkringliggande ytorna är till största delen hårdgjorda. Området ska omvandlas till bostäder, varför en ny detaljplan är under framtagande. Som en del av detaljplanearbetet har Sweco, på uppdrag av Albèr fastigheter, tagit fram den här trafikutredningen.

Syftet med trafikutredningen är att beskriva områdets trafikala förutsättningar och utreda kapaciteten i korsningen Täbyvägen/Svampvägen, risken för kö från området ut på Svampvägen och siktförhållanden vid angöringen till området.

## 2 Befintliga förhållanden

Fastigheten Bromsen 11 är belägen i den södra delen av Täby kommun och angränsar till Danderyds kommun, se Figur 1. Öster om fastigheten går Täbyvägen. Angöring sker via Svampvägen som går söder om planområdet och tillhör Danderyds kommun.

Den totala ytan för fastigheten Bromsen 11 omfattar 12 000 m<sup>2</sup> och består i dagsläget mestadels av hårdgjorda ytor med en äldre industribyggnad på området. Öster om Täbyvägen finns ett verksamhetsområde med tillgång till både restauranger och dagvaruhandel.



Figur 1. Planområde Bromsen 11 © Täby kommun.

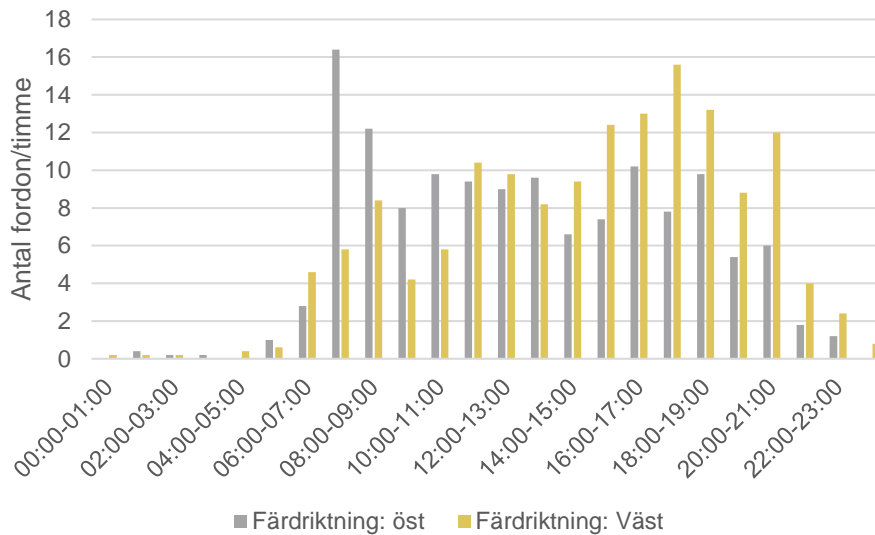
### 2.1 Fordonstrafik

Svampvägen och Täbyvägen är kommunala vägar. Hastighetsgränsen på Svampvägen är 30 km/h och på Täbyvägen 50 km/h, men närmast korsningen med Svampvägen är hastighetsgränsen 40 km/h.

Senaste trafikmätningen på Täbyvägen/Enebybergsvägen utfördes i slutet av augusti 2025, under vecka 35–36. Trafikmängden uppmättes då till 6 900 fordon/dygn (vardagar), varav 690 fordon under maxtimmen, som inföll kl. 16-17. Andelen tung trafik var 8,8 %.

Även på Svampvägen genomfördes en trafikmätning hösten 2025. Trafikmängden uppmättes då till 286 fordon/dygn (vardagar), varav 23 fordon i medel under maxtimmen, som inföll kl. 17-18. Andelen tung trafik var 3,6 %.

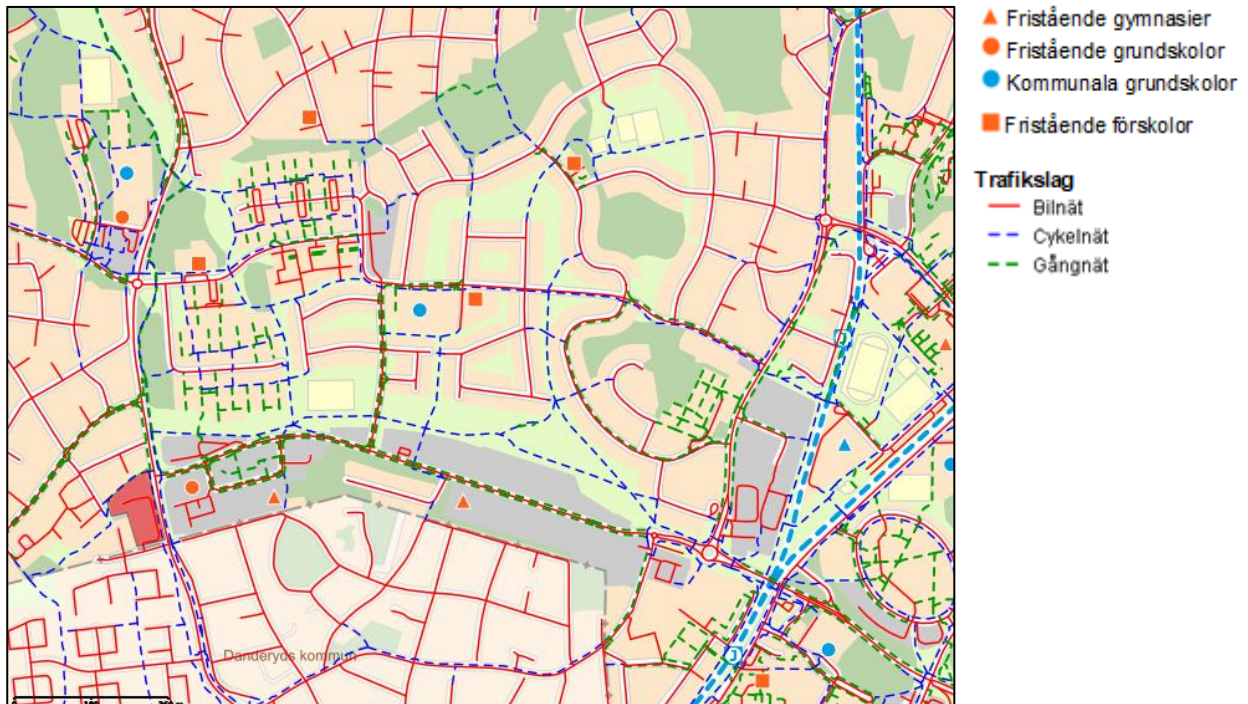
Trafiken följer en förväntad fördelning över dygnet, där det finns ett tydligt flöde österut på morgonen och västerut under eftermiddagen, se Figur 2.



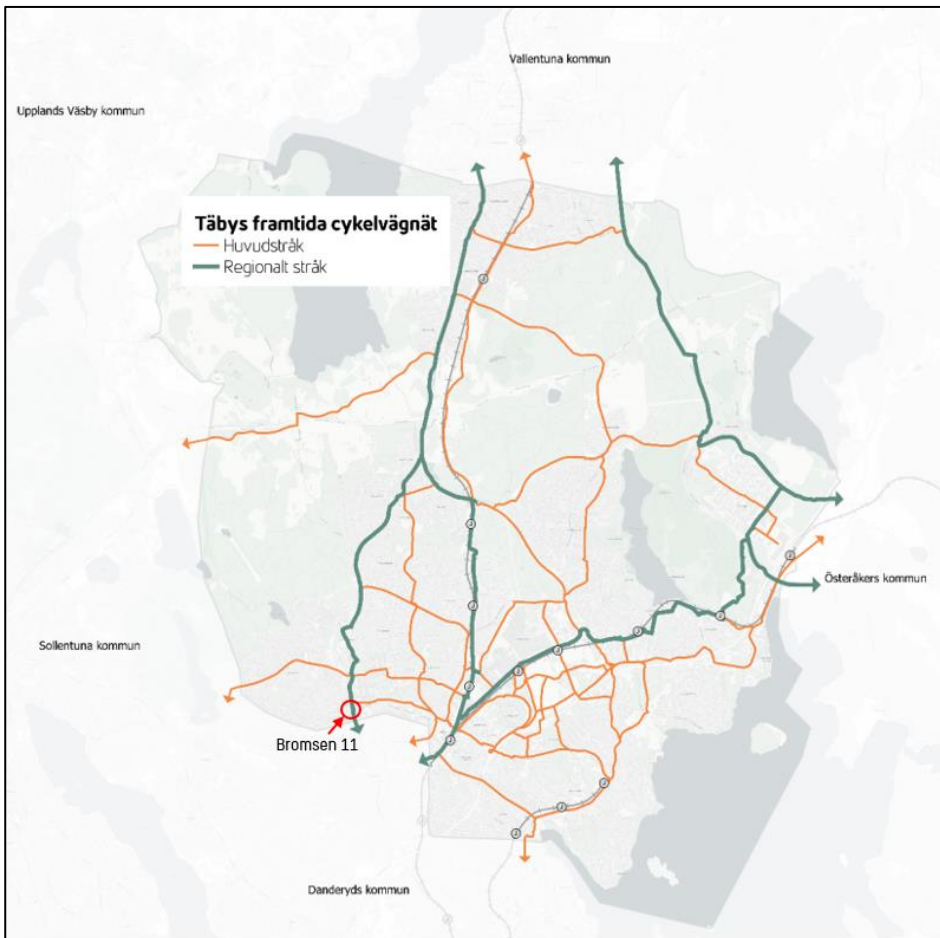
Figur 2 Trafikens riktningfördelning över vardagsdygnet, mätning 2025-08-27 till 2025-09-02. Källa: Täby kommun.

## 2.2 Gång- och cykelvägar

Direkt norr om planområdet finns en gång- och cykelväg i öst-västlig riktning, se Figur 3. Längs Täbyvägen finns en gång- och cykelväg i nord-sydlig riktning, som är en del av ett regionalt stråk som förbinder Täby med Danderyd i söder och Vallentuna i norr, se Figur 4. Förbindelserna med skolor och förskolor i området och med Täby centrum är goda.



Figur 3. Gång- och cykelvägar i närområdet © Täby kommun.



Figur 4. Täby kommuns framtida cykelvägnät. Huvudstråk och regionala stråk © Täby kommun.

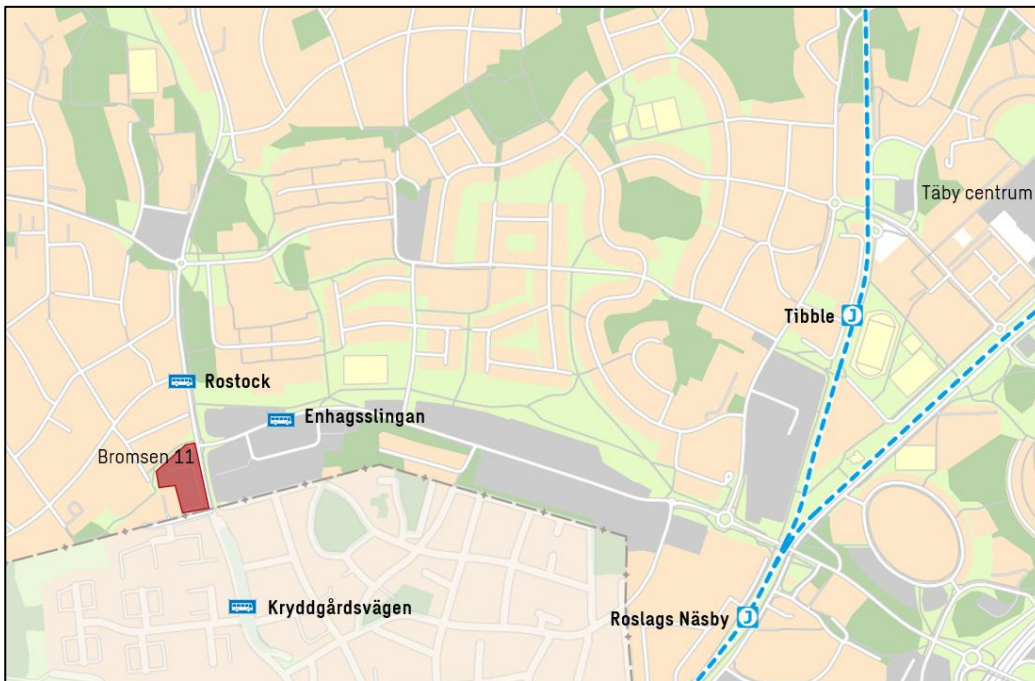
## 2.3 Kollektivtrafik

Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik. Längs Täbyvägen, direkt öster om planområdet, finns ett kollektivtrafikstråk med direktbuss till Vallentuna i norr och Danderyds sjukhus i söder, varifrån resenärer kan fortsätta resan mot centrala Stockholm med tunnelbana. Det finns även busstrafik mot Täby centrum och gångavståndet till Roslagsbanan är cirka 1,5 kilometer.

På cirka 300 meters avstånd från planområdet finns tre busshållplatser, se Figur 5. På Täbyvägen finns Rostock och Kryddgårdsvägen och på Enhagsvägen ligger Enhagslingen. Turtätheten är god, från Rostock och Kryddgårdsvägen finns 17 avgångar mot tunnelbanestationen Danderyds sjukhus under morgonens maxtimme och 4–7 avgångar i timmen större delar av övrig tid vardagar. Mot Täby centrum finns generellt två avgångar i timmen från Enhagslingen, någon mer under rusningstid och någon mindre under sena kvällar.

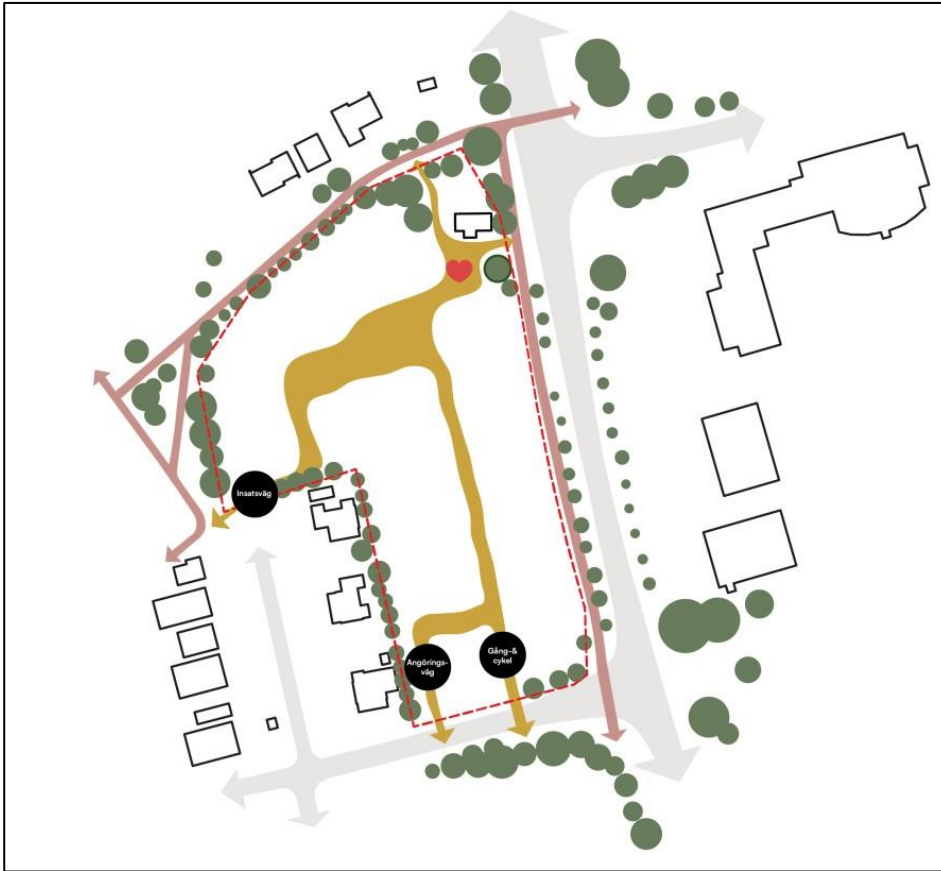
1,5 kilometer öster om planområdet finns Roslagsbanans station Roslags Näsby. Roslagsbanan går mot Vallentuna och Kårsta i norr, Åkersberga och Österskär i öster och Stockholm Östra i söder. Från Stockholm Östra går

tunnelbana mot Stockholm central. Turtätheten är fyra gånger per timme dagtid och två gånger per timme på kvällar och helger.



Figur 5. Planområdets närmaste busshållplatser och stationer.





Figur 7. Illustration av det i stort sett bilfria stråket i ljusbrunt och befintliga gång- och cykelvägar i rosa. Angöring för bil är möjligt från den sydvästra infarten, endast insatsväg för räddningstjänst från väst © Beek Arkitekter.

### 3.3 Angöring och vändmöjligheter

Angöring till området görs enligt exploateringsförslaget via en låglutande ramp ifrån Svampvägen söder om fastigheten, som anpassas för underhålls- och blåljusfordon, se Figur 8. En alternativ angöring väster om fastigheten i anslutning till Ekoxegränd föreslås som alternativ insatsväg för utryckningsfordon, ifall Svampvägen skulle översvämmas eller av annan anledning blockeras. Via Torparstråket kan fordon passera genom området och sedan vända tillbaka antingen via en vändzon för avfallsfordon i norr eller vid en mindre vändplats för personbilar på fastighetens nordvästra del. Längs med stråket föreslås besöksparkeeringsplatser som möjliggör angöring till husen. Det finns mötesytor inne i kvarteret, så att personbilar och avfallsfordon kan passera varandra.



Figur 8. Angöring och vändmöjligheter © Beek Arkitekter.

### 3.4 Parkering

I följande avsnitt visas först en beräkning av antal parkeringsplatser som krävs enligt kommunens parkeringsnorm, därefter redovisas föreslagen parkering.

#### 3.4.1 Bilparkering

Enligt Täby kommuns Parkeringsstrategi från 2013 är Bromsen 11 belägen inom zon C. *Tabell 1* visar beräkning av antal platser enligt parkeringsnormen.

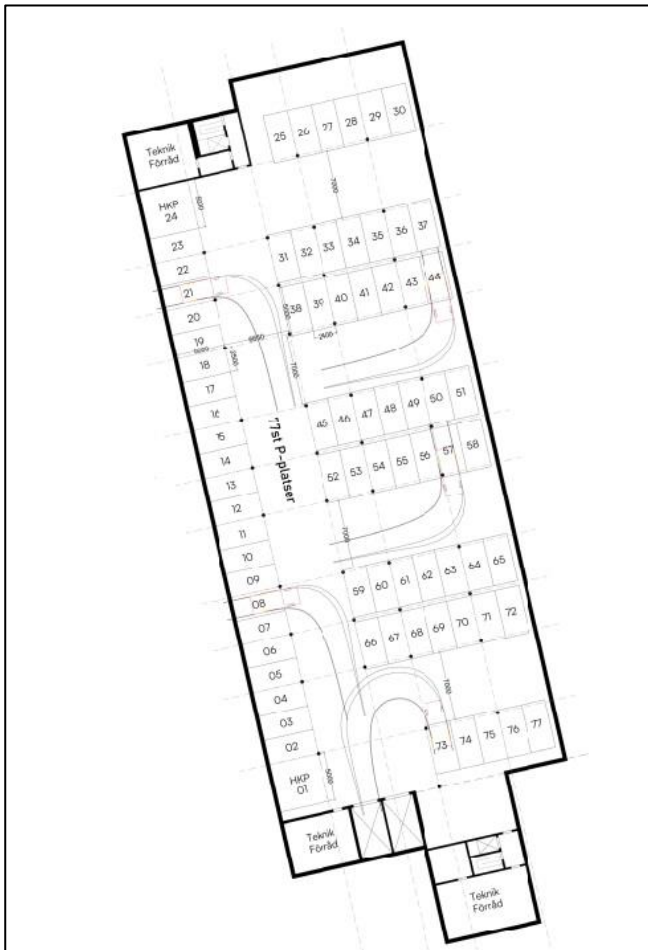
Tabell 1. Parkeringsnorm och beräkning av parkeringsplatser.

Bostadstyp	BTA (m <sup>2</sup> )	Platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Antal platser	Tillgänglighetsanpassade (2% av antal platser)
Flerbostadshus	775	11 (varav 1 besöksparkering)	8,5 (varav 0,8 besöksparkeringar)	0,2
Småhus med egen parkering	7170	10 (varav 1 besöksparkering)	71,7 (varav 7,2 besöksparkeringar)	1,4
<b>Totalt</b>	<b>7945</b>		<b>80 (varav 8 besöksparkeringar)</b>	<b>2</b>

För att uppnå bilparkeringsnormen för de 8 flerbostadshus och 44 småhus med egen parkering som föreslås i exploateringsförslaget, måste minst 80 parkeringsplatser anläggas, varav åtminstone två ska reserveras för rörelsehindrade och åtta ska vara besöksparkering.

Det föreslås ett gemensamt parkeringsgarage med angöring mot Svampvägen via två bilhissar, en för infart och en för utfart, se Figur 9. Vid behov kan båda hissarna användas i samma körriktning, till exempel under tidig morgon, då trafiken mestadels går ut ur garaget. Vid angöringen till bilhissen finns utrymme för tre bilar i kö. I förslaget har totalt 77 platser föreslagits, varav två reserveras för personer med funktionsnedsättning, men det finns även möjlighet att anordna tillgänglighetsanpassade

parkeringsplatser på det bilfria området vid behov. Utöver dessa föreslås även 8 besöksplatser ovan mark.

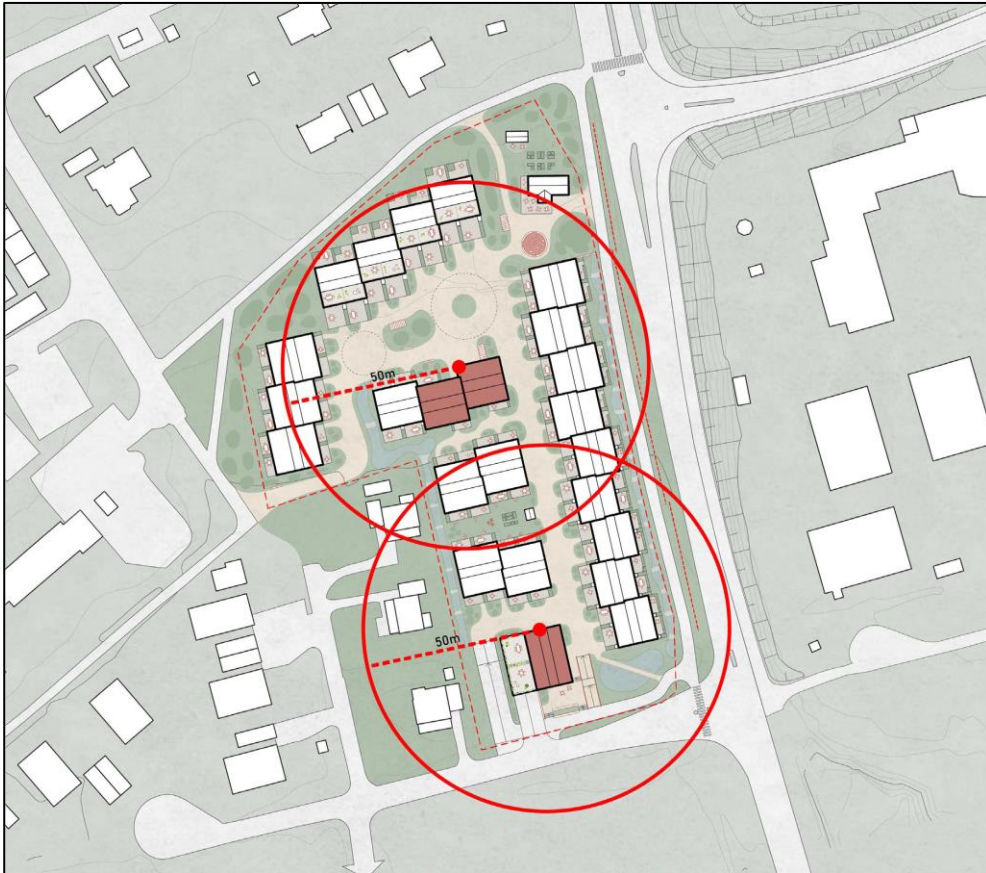


Figur 9. Gemensamt parkeringsgarage © Beek Arkitekter.

### 3.4.2 Cykelparkering

Enligt Täby kommuns parkeringsstrategi finns ingen cykelparkeringsnorm för småhus. Däremot finns det för flerfamiljshus och då gäller 20 till 30 cykelparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> bruttototalarea (BTA). Det innebär att minst 16 till 23 cykelparkeringsplatser måste anläggas för att uppfylla parkeringsnormen för cyklar.

I Beek Arkitekters exploateringsförslag föreslås cykelparkeringsmöjligheter på egen förgårdsmark för alla småhus samt 40 cykelparkeringar i landskapet. Även 75 platser i cykelförråd i anslutning till garaget föreslås, se Figur 10. Därmed uppfyller exploateringsförslaget kommunens parkeringsnorm för cyklar.



Figur 10. Cykelförråd i anslutning till bilgaraget © Beek Arkitekter.

## 3.5 Kapacitet

### 3.5.1 Trafikalstring planområdet

Trafikalstring för planerad bebyggelse kan beräknas på flera sätt. Ett sätt att räkna ut alstringen är med Trafikverkets trafikstringsverktyg. Verktöget indikerar en trafikstring om 97 fordon/dygn, vilket motsvarar 1,9 bilar/bostad/dygn. Därutöver tillkommer 15 % nyttotrafik, vilket innebär leveranser, servicefordon och liknande. Det innebär en total trafikmängd på 112 fordon/dygn, varav 97 till och från parkeringsgaraget.

Verktygets resultat kan jämföras med den trafik som de cirka 50 villorna och radhusen som i nuläget använder Svampvägen. Längs Svampvägen finns idag även en verksamhetsfastighet, som ligger där de nya bostäderna planeras uppföras. Deras trafik kan därför dras av från de trafikmätningar kommunen har genomfört, se kapitel 2.1. Den resulterande trafiken på Svampvägen, som utgörs av de 50 bostädernas alstrade trafik, uppgår till 246 fordon per vardag. Detta innebär 4,9 bilresor per bostad, vilket är betydligt högre än Trafikverkets alstringsverktyg gör gällande.

De boende i de nuvarande villorna och radhusen delar flera förutsättningar med den planerade tillkommande bebyggelsen, i form av avstånd till arbetsplatser,

skolor, övergripande vägnät och kollektivtrafik. Detta gör det troligt att deras val av färdmedel och restider kommer att överensstämma.

Trafikalstring kan även beräknas från antalet parkeringsplatser. De 50 bostäderna som idag använder Svampvägen har tillsammans tillgång till cirka 75 parkeringsplatser, räknat från ortofoton. Detta ger upphov till 3,3 bilresor per parkeringsplats.

Sammantaget ger de olika metoderna upphov till mellan 97 och 255 fordonsrörelser per vardag. I syfte att inte underskatta de framtida trafikflödena används i analysen i denna PM det högre värdet.

### 3.5.2 Trafikprognos

Efter exploatering beräknas trafikmängden på Svampvägen uppgå till 500 fordon/dygn, vilket motsvarar en dubbling jämfört med nuläget.

För prognosår 2040 beräknas trafikmängden på Svampvägen fortsatt vara 500 fordon/vardagsdygn, medan trafiken på Täbyvägen förväntas öka till följd av generell tillväxt. Denna beräknas enligt Trafikverkets "Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065" öka till 9300 fordon/dygn.

### 3.5.3 Kapacitetsbedömning

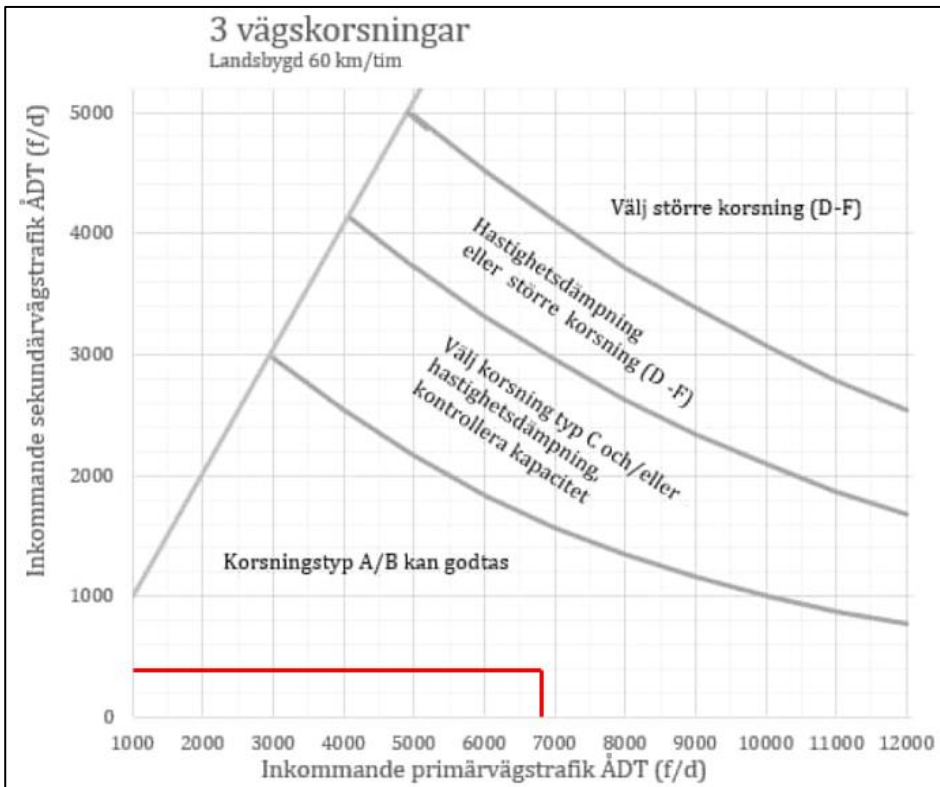
Kapacitetsanalysen består av två delar. Den första är en bedömning av kapaciteten i korsningen Täbyvägen/Svampvägen och den andra är en bedömning om kömagasinet till den föreslagna bilhissen är tillräckligt långt för att undvika köbildning på Svampvägen.

#### 3.5.3.1 Kapacitet Täbyvägen/Svampvägen

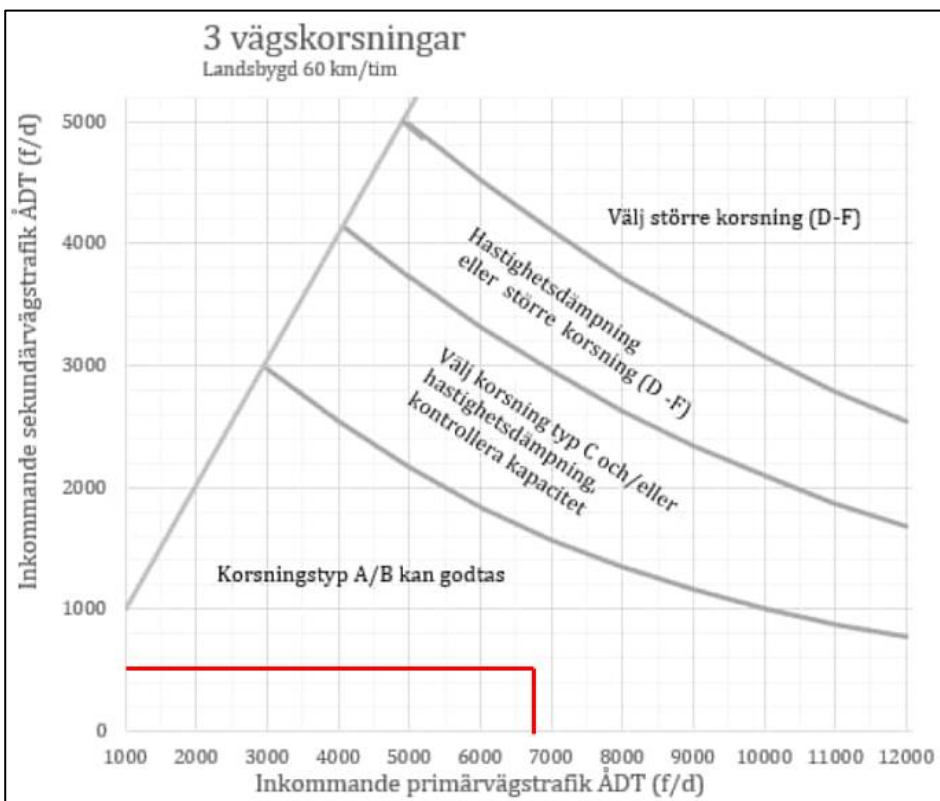
En bedömning av kapaciteten utförs med hjälp av diagram i VGU Råd 2022, avsnitt 5.11. I korsningen Täbyvägen/Svampvägen är hastighetsgränsen 40 km/h, medan den i det använda diagrammet är 60 km/h. En hastighetsgräns på 40 km/h ger högre kapacitet i korsningen än 60 km/h, därför är det gångbart att använda diagrammet för den aktuella bedömningen.

Figur 11 visar dagens trafik i korsningen, där korsningstyp A (utan refuger) eller B (refug i sekundärvägen) ger fullt tillräcklig kapacitet. Det innebär att belastningsgraden i den befintliga korsningen, som är av typ B, bedöms som låg. Figur 12 visar trafiken i korsningen efter exploatering och även där bedöms belastningsgraden vara låg, liksom för prognosår 2040, som visas i

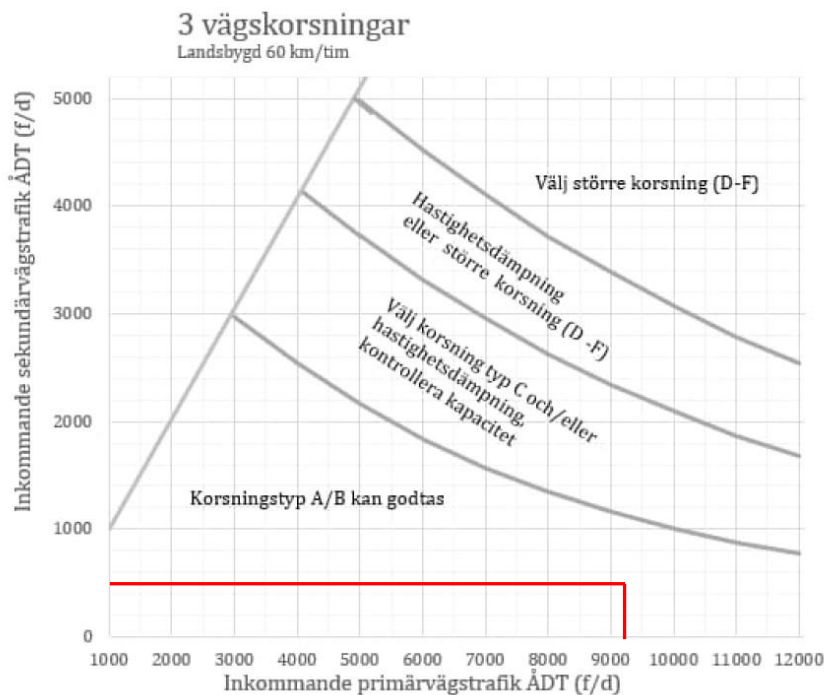
Figur 13. I alla tre scenarier är marginalerna till "kontrollera kapacitet" stora, varför en kapacitetsberäkning inte är erforderlig. Diagrammet tar inte hänsyn till fotgängare, men eftersom marginalerna är så stora bedöms att framkomligheten i korsningen likväl kommer vara god.



Figur 11. Kapacitetsbedömning nuläge.



Figur 12. Kapacitetsbedömning efter exploatering.



Figur 13. Kapacitetsbedömning prognos 2040

### 3.5.3.2 Kömagasin bilhiss

För att bedöma om kömagasinet är tillräckligt långt för att undvika att kön till bilhissen sträcker sig ut på Svampvägen undersöks de trafikala förutsättningarna på eftermiddagen. Det är under eftermiddagens maxtimme, som infaller mellan klockan 17 och 18 under vardagar enligt de genomförda mätningarna, som fordon kör in i garaget och köbildning uppstår på utsidan, i kömagasinet ut mot Svampvägen.

Under denna tidpunkt är trafiken som tätast och risken för köbildning är störst. Det är viktigt att säkerställa att kömagasinet kan hantera denna trafikmängd utan att köer sträcker sig ut på Svampvägen. Detta är avgörande för att upprätthålla trafiksäkerhet och effektivitet både inom och utanför garaget.

För att genomföra bedömningen görs en rad antaganden. I enlighet med resultatet av kapitel 3.5.1 bedöms den alstrade trafiken uppgå till 255 fordon/vardagsdygn. Detta kan ställas i relation till antalet tillkommande bostäder, 52, och parkeringsgaragets kapacitet om totalt 77 platser. 4,9 bilresor bedöms alstras per tillkommande bostad, eller 3,3 resor per tillkommande parkeringsplats.

Andelen bilresor under maxtimmen har uppmätts till 8,2 procent av dygnets trafik<sup>1</sup> i dagsläget. Räknas endast trafiken västerut, det vill säga in i området, är andelen under maxtimmen 6,3 procent av dygnets trafik. Detta är andelen av

<sup>1</sup> Detta ligger i linje med Trafikverket rekommendation i *Dimensionerande prognoser (TrV 2016:099)* att trafiken på lokalgator under den så kallade dimensionerande timmen utgör 10 procent av årsdygnstrafiken, om det inte finns lokala mätningar att tillgå.

den alstrade trafiken som antas köra in till garaget. Det ger att antalet fordon som ska in till garaget under eftermiddagens maxtimme blir 16 stycken.

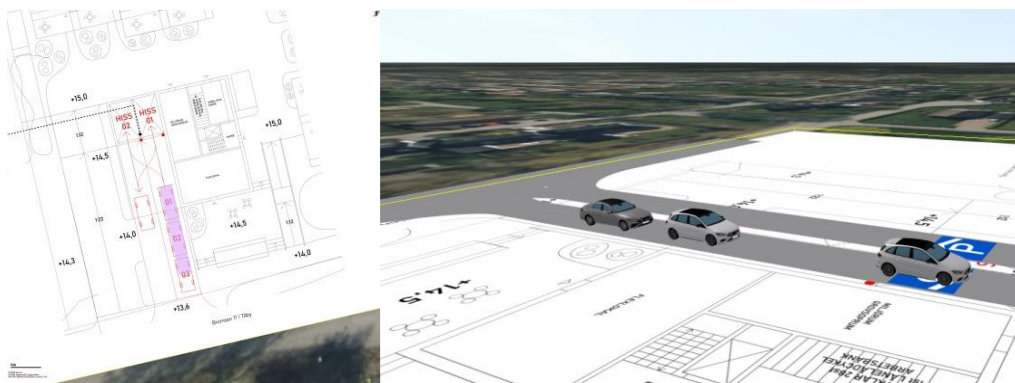
Omloppstiden för bilhissen är enligt tillverkaren 100 sekunder, från att dörrarna öppnas vid övre plan så att första fordonet kan köra in till att dörrarna åter öppnas vid övre plan så att nästa fordon kan köra in. Det är alltså 100 sekunder från det att en bil kan börja köra in i hissen till dess att nästa bil kan börja köra in i hissen. Det ger en kapacitet på 36 fordon/timme för en hiss, i en riktning.

Antagandena är sammanfattningsvis:

- 255 fordonsrörelser alstras per vardagsdygn.
- Trafiken västerut under eftermiddagens maxtimme, mellan klockan 17 och 18, utgör 6,3 procent av vardagsdygnets trafik.
- Trafikflödet in till garaget är därmed  $255 \cdot 0,063 = 16$  fordon/timme.
- Bilhissarnas omloppstid är 100 sekunder.
- Kömagasinet rymmer tre bilar, vilket innebär att upp till fyra bilar kan anlända samtidigt och rymmas i magasinet (varav ett fordon i hissen).

Givet dessa antaganden har en mikrosimulering gjorts av kömagasinet, med hjälp av mikrosimuleringsverktyget *PTV Vissim*. I *Vissim* används slumpmässighet på flera sätt för att skapa realistiska simuleringar av trafiksystem. Bland annat förändras fordonens antal, typer, hastigheter och ankomsttider samt förarnas beteenden enligt vedertagna fördelningar vid varje simuleringskörning. Detta gör att flera simuleringar kan köras och medelvärdesbildas för att ge en god bild över hur trafiksituationen ser ut över tid. I denna utredning har eftermiddagens maxtimme under en månads vardagar simulerats. I simuleringen har hissens omloppstid satts till 100 sekunder, i enlighet med uppgifter från tillverkaren

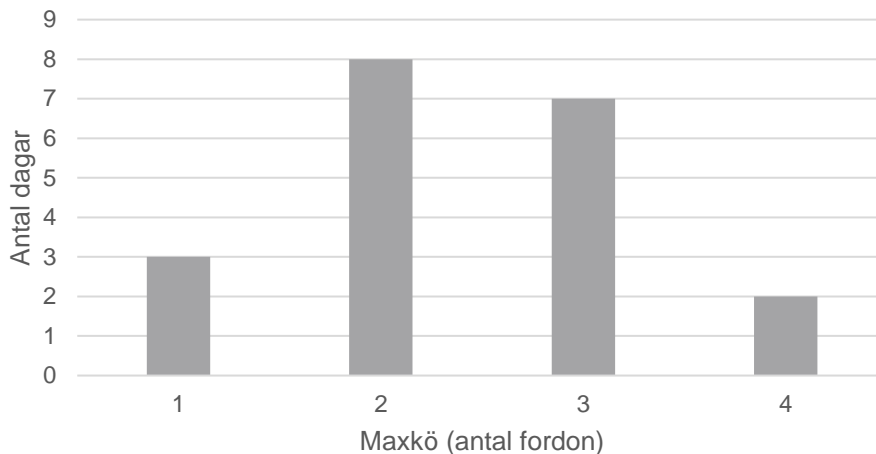
Den genomsnittliga maximala kön som uppstår in till bilhissen är 2,4 fordon, se Figur 14. Den genomsnittliga kön in till bilhissen ryms därmed i kömagasinet.



Figur 14 Genomsnittlig maximal köbildning in till bilhissen under en månads vardagseftermiddagar (20 stycken maxtimmar) visas i rosa i den vänstra figuren. Till höger visas ett skärmskott från mikrosimuleringsverktyget *PTV Vissim*.

En anledning att köra flera simuleringar är, förutom att kunna medelvärdesbilda, även att se den maximala kön som uppstår. Som kan ses i Figur 15 fylldes kömagasinet av tre fordon under 7 av 20 vardagar. Endast två gånger under en månad uppstår en kö som sträcker sig till Svampvägen, det vill säga fyra

fordon. Då sikten på Svampvägen är god och hastigheterna låga bedöms detta inte utgöra en trafikosäker lösning.



Figur 15 Antalet dagar under en månads vardagseftermiddagar (20 stycken maxtimmar) som den längsta uppmätta köbildningen i magasinet in till bilhissen var antingen 1, 2, 3 eller 4 fordon.

Swecos bedömning av trafiksituationen på Svampvägen är att vid det fåtal tillfällen kön till garaget blir fyra fordon, kommer trafik som vill passera förbi kön, det vill säga de som bor i närområdet idag, kunna göra det utan att behöva stanna. Detta då både trafikflödena och hastigheterna är låga och sikten god.

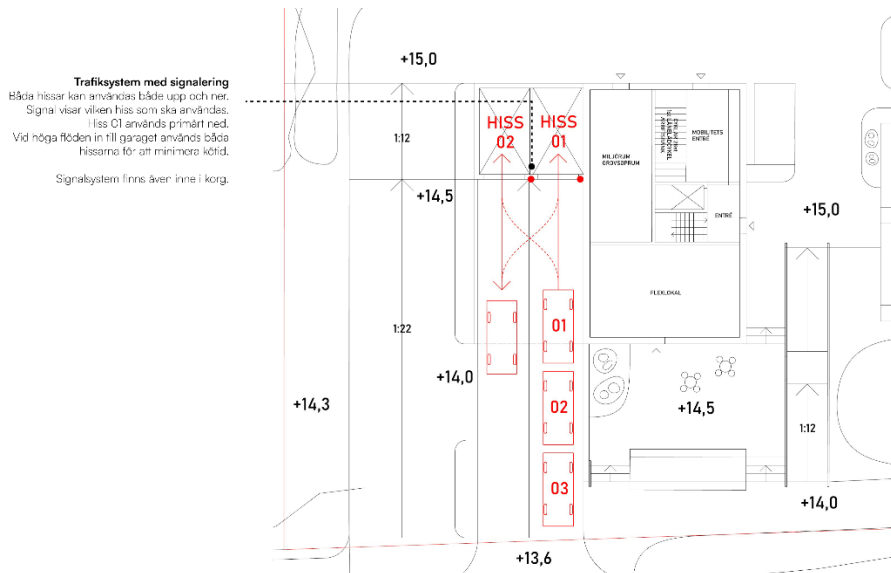
I syfte att säkerställa att den föreslagna parkeringslösningen fungerar väl har även en känslighetsanalys genomförts, där fordonsrörelserna in till garaget ökats med 25 procent, från 16 till 20 under eftermiddagens maxtimme. Detta motsvarar ett scenario där de som bor i de föreslagna bostäderna gör fler bilresor, eller mer koncentrerat till maxtimmen, än de som bor längs Svampvägen idag. I detta scenario uppstår den längsta kön, fyra bilar, i genomsnitt en gång i veckan, i stället för en gång varannan vecka. Även i detta scenario bedöms garagehissarna inte utgöra en trafikosäker lösning.

Det bör noteras att båda hissarna är dubbelriktade, och därmed kan användas både upp och ner. En signal visar vilken hiss som ska användas. Signalsystemet finns även inne i korgarna. Hiss 01 används primärt ner och Hiss 02 upp, se Figur 16 och Figur 17. Vid höga flöden in till eller ut från garaget kan, och kan det förväntas att, båda hissarna därmed användas för att minimera kötid. Förarna bör göras uppmärksamma på att de förväntas lämna ytan framför hissen fri för manövrering, genom skyltning och/eller en målad spärrzon i vägbanan (det kan dock förväntas att de boende lär sig och anpassar sin manövrering).

Detta innebär att de kölängder som noterats i simuleringarna kan ses som ett tak för de köer som prognosticeras uppstå. Då några sekunders extra manövreringstid kan krävas när båda hissarna används i samma riktning är det troligt att den maximala kapaciteten inte är dubbelt så hög som för en enskild hiss, men bör vara i storleksordningen 60 fordon/timme, givet ett antagande om tjugo sekunders fördröjning per bil för att manövrera till rätt köriktning. Detta är

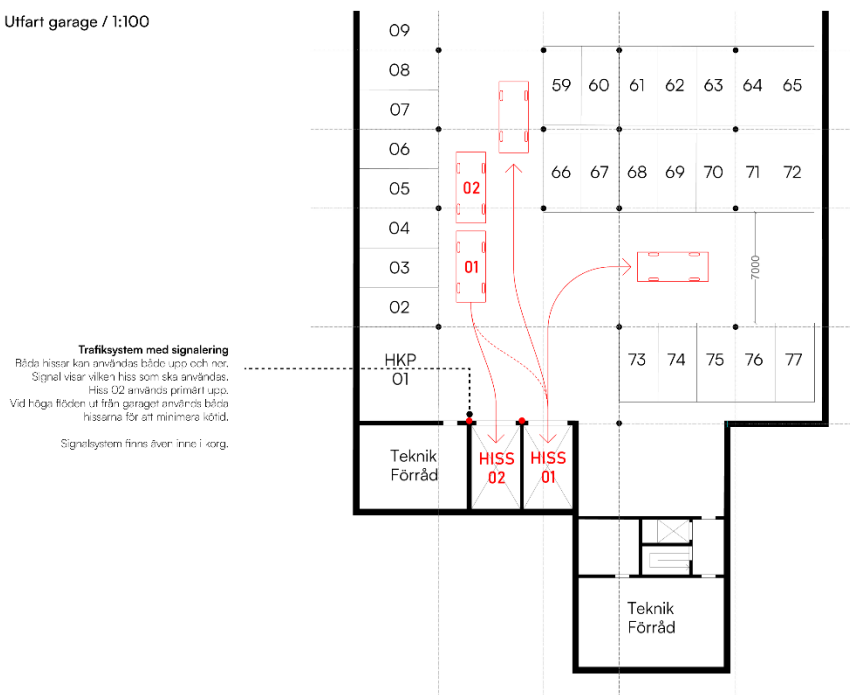
troligtvis högt räknat, givet att bilisterna är boende som kommer att vara vana vid hissarnas funktion och garagets utformning.

Att båda hissarna används i samma riktning under maxtimmen har ej simulerats, då resultaten redan med en hiss visar på en acceptabel kösituation.



Figur 16 Kömagasin på markplan. Yta för manövrering av fordon in och ut ur hiss markerade. Källa: Beek Arkitekter.

Utfart garage / 1:100



Figur 17 Utformning inuti garaget. Yta för manövrering av fordon in och ut ur hiss visas med körspår. Källa: Beek Arkitekter.

Om en hiss av någon anledning är ur funktion kan den andra hissen användas för både in- och utfart. Omloppstiden för en hiss som ska användas åt båda håll är 135 sekunder, vilket ger en kapacitet på 26 fordon/timme. Även i detta skede har efterfrågan marginal till kapaciteten.

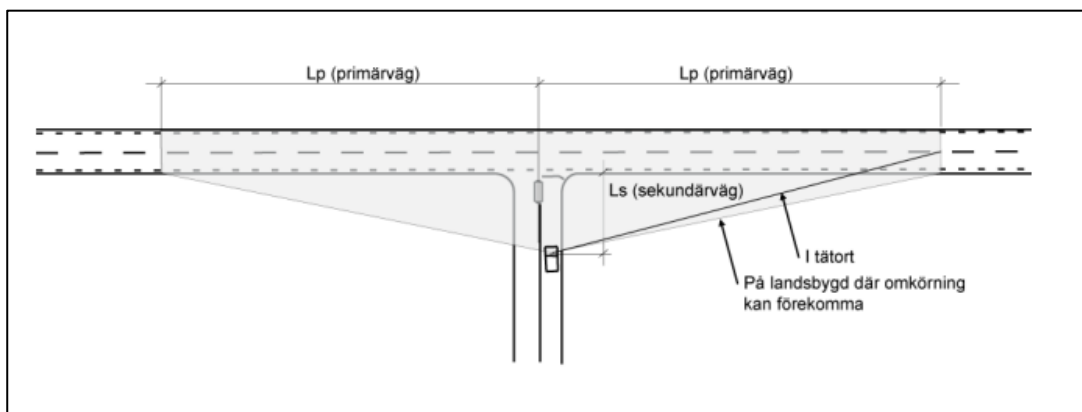
Under förmiddagens maxtimme uppstår eventuell kö inuti garaget, där bilar som ska ut antingen kan magasineras i gångarna eller vänta på parkeringsplatsen tills en lucka uppstår. Morgonens maxtimme utgör därmed ej en trafiksäkerhetsrisk då kö inte uppstår i det allmänna vägnätet. Precis som under eftermiddagens maxtimme, kan båda hissarna användas i samma riktning, för att minimera kötiden.

Det är troligt att flödet ut ur garaget under morgonens maxtimme är tydligare riktningsuppdelat än under eftermiddagen, varför båda hissarna kommer användas i samma riktning, se Figur 2.

Då de genomsnittliga kölängderna är korta och det för en majoritet av förarna under ett dygn kommer att vara möjligt att köra fram till hissen utan att stå i kö bedöms risken för felparkeringar vara låg. Som trafiksimuleringen har visat är den genomsnittliga kön även under maxtimmarna låg, vilket ytterligare minskar risken för felparkeringar. Det bör även noteras att hissleverantören har meddelat att problematik med felparkeringar ej har uppstått vid de jämförbara garagen de tidigare har levererat hissar till. Skulle ett problem med felparkeringar trots detta uppstå kan Svampvägen förses med parkeringsförbudsskyltar.

### 3.6 Trafiksäkerhet

Enligt VGU får inga föremål, förutom nödvändig vägutrustning, finnas inom siktområdet vid korsningspunkter och vägutrustning ska placeras så att de inte blir siktskymmande. Siktområdet vid färd mot korsning beror på hastighetsgränsen för primärvägen. I detta fall beräknas siktområdet vid rampen i färdriktning mot Svampvägen, som har hastighetsgränsen 30 km/h, enligt Figur 18.



Figur 18. Frisiktsområde i korsning © VGU 2022.

Den önskvärda minsta längden för sträckan  $L_p$  (primärväg) är 45 m och minsta godtagbara längd för sträckan  $L_s$  (sekundärväg) är 5 m. Det bildar ett

frisiktsområde som visas i Figur 19. Inom detta område får inget som skymmer sikten placeras.



Figur 19. Frisiktsområde vid ramp i färd mot Svampvägen.

## 4 Slutsats

Planområdet ansluter väl till omkringliggande vägnät och det finns goda förbindelser till Roslagsbanans stationer, Täby centrum och närliggande skolor och förskolor.

Angöring till området sker från Svampvägen, med en alternativ insatsväg för räddningstjänsten från Ekoxegränd om Svampvägen översvämmas eller på annat sätt blockeras.

Enligt Täby kommuns parkeringsnorm behöver 80 parkeringsplatser anläggas, varav två tillgänglighetsanpassade och åtta ska vara besöksparkering. I förslaget finns ett parkeringsgarage med 77 platser, varav 2 tillgänglighetsanpassade, och ovan mark föreslå 8 besöksplatser.

Trafikalstringen från området beräknas till 255 fordon/dygn. En bedömning av kapaciteten i korsningen Täbyvägen/Svampvägen visar att framkomligheten är god såväl efter exploateringen som prognosår 2040.

En beräkning visar att kömagasinet till bilhissen har tillräcklig kapacitet för att rymma köande bilar. Vid höga enkelriktade trafikflöden, som under morgonens respektive eftermiddagens maxtimmar, kan båda hissarna användas i samma riktning för att minimera kötid. Även om den ena hissen är ur funktion är risken för kö ut på Svampvägen låg. Den låga köbildningen gör att risken för felparkeringar är låg.