

# KV. HINGSTEN 1- TRAFIKUTREDNING

SLUTVERSION

2020-12-04

REVIDERERAD  
2021-09-03



---

## UPPDRAG

Uppdragsnamn: Kv. Hingsten 1 - Trafikutredning  
Titel på rapport: Kv. Hingsten 1 - Trafikutredning  
Version: Slutversion, Reviderad 210903  
Datum: 2020-12-04

## MEDVERKANDE

Beställare: Nrep Altura  
Kontaktperson: Fredrik Häggbom

Konsult: Tyréns AB  
Uppdragsansvarig: Marlene Sjödin  
Handläggare: Martin Larsson  
Kvalitetsgranskning: Hrund Skarphedinsdottir

## Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte Stockholm  
Org.Nr: 553194-7986



---

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>SAMMANFATTNING .....</b>                                 | <b>4</b>  |
| Bakgrund .....                                              | 5         |
| Syfte .....                                                 | 5         |
| <b>INLEDNING.....</b>                                       | <b>5</b>  |
| Kommunala styrdokument .....                                | 6         |
| <b>PLANERINGSUNDERLAG .....</b>                             | <b>6</b>  |
| Andra Styrdokument .....                                    | 7         |
| Angränsande projekt .....                                   | 7         |
| <b>NULÄGESANALYS TRAFIK.....</b>                            | <b>8</b>  |
| Gång.....                                                   | 8         |
| Cykel .....                                                 | 8         |
| Kollektivtrafik .....                                       | 8         |
| Biltrafik.....                                              | 8         |
| Trafiksäkerhet .....                                        | 10        |
| Parkering och angöring.....                                 | 10        |
| Avfallshantering.....                                       | 10        |
| Leveranser .....                                            | 10        |
| <b>BEBYGGELSEFÖRSLAG OCH FRAMTIDA TRAFIKSITUATION .....</b> | <b>11</b> |
| Gång.....                                                   | 12        |
| Cykel .....                                                 | 12        |
| Kollektivtrafik .....                                       | 12        |
| Biltrafik.....                                              | 12        |
| Trafiksäkerhet .....                                        | 12        |
| Parkering och angöring.....                                 | 14        |

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| Leveranser .....                             | 19        |
| Utryckningsfordon .....                      | 19        |
| <b>SLUTSATSER OCH VIDARE UTREDNING .....</b> | <b>20</b> |



# SAMMANFATTNING

Täby kommun växer och och det planeras för en tydlig exploatering längs med Roslagsbanans starka kollektivstråk. Ett av de områden som planeras att utvecklas och förtätas är Åkerbyområdet. Idag utgörs området till stor del av småindustri men det finns även exempelvis skolor, kontor och en bussdepå.

Kv. Hingsten 1 ligger i Åkerbyområdet och föreslås utvecklas och kompletteras med vård- och omsorgsboende, trygghetsboende och ett pareringshus. Vidare kompletteras området med ytterligare några kvadratmeter kontor. Befintlig kontorsbyggnad bibehålls i bebyggelseförslaget.

Denna trafikutredning utreder befintlig och framtida trafiksituation till följd av bebyggelseförslaget.

Kv. Hingsten har in- och utfarter mot Kemistvägen vilken är en gata av industrikaraktär. I samband med att Åkerbyområdet utvecklas föreslås enligt Täby kommuns fördjupade översiktsplan att gatan utvecklas till stadsgata med stadskvarter på vardera sida och en klar förbättring för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

Förslaget medför att befintlig gångbana längs norra sidan kontorsbyggnaden breddas upp till 3,45 meter, samt en ny gångbana om 2,5 meter längs med södra sidan av parkeringshuset. I övrigt föreslås befintlig gångbana längs med övriga sidor om kontorshuset finnas kvar, vilken får en bredd om 3 meter. Gångbanorna utgör viktiga kopplingar till Kemistvägen. De föreslås utformas med stor hänsyn till god tillgänglighet då området i stor utsträckning kommer att användas av äldre per-

soner och personer med nedsatt rörelseförmåga. Utgångspunkten är att körbanan har en bredd om minst 5,5 meter för att tillgodose framkomligheten för leveransfordon, avfallsfordon och räddningstjänst. En lokal avsmalning av körbanan till 3,5 meter görs för att gatusektionen i detta läge är trängre än på resten av sträckan.

Bebyggelseförslaget innefattar även en vändplan som möjliggör vändning för leverans- och avfallsfordon enligt de krav som ställs.

Baserat på Täby kommuns parkeringsnorm, erfarenheter från parkeringsföretaget Parkman samt en omvärldstudie har parkeringsbehovet för Kv. Hingsten 1 tagits fram, där behovet är ca 125 platser. Av dessa ska minst 4 platser vara avsedda för personer med rörelsehinder och placeras inom 25 meter från entré. Bebyggelseförslaget möjliggör för 127 bilplatser vilket med god marginal bedöms inrymma behovet av parkeringsplatser.

För cykel är parkeringsbehovet cirka 139 platser.

Sammantaget bedöms bebyggelseförslaget resultera i en trafiksäker, tillgänglig och trygg trafikmiljö för samtliga trafikslag. Förslaget möjliggör även för framdrift av nyttotrafik såsom varuleveranser och avfallshämtning samt även utryckningsfordon.



# INLEDNING

## BAKGRUND

Fastigheten Hingsten 1 i Täby kommun föreslås att utvecklas och kompletteras med vård- och omsorgsboende, trygghetsboende och ett parkeringshus. Vidare kompletteras området med ytterligare några kvadratmeter kontor. Det finns idag en kontorsbyggnad på fastigheten vilken bibehålls i bebyggelseförslaget. Detaljplaneområdet är cirka 12000 kvm.

Kv. Hingsten 1 ligger i ett Åkerbysområde. Detta är ett område som domineras av småindustri men i området finns även skolor, kontor, drivmedelsstation, bussdepå och ett litet antal bostäder. En ny simhall planeras invid Stora Marknadsvägen och Bergtorpsvägen.

Inom ramen för planarbetet ska exploatören för detaljplan kv. Hingsten 1 ta fram en trafikutredning för att säkerställa att fastigheten kan hantera trafikfunktionerna, trafiksäkerheten och parkeringsbehovet som den föreslagna användningen genererar.

## SYFTE

Trafikutredningen ska utgöra underlag för detaljplanearbetet. Trafikutredningen syftar till att säkerställa att den föreslagna användningen på Kv. Hingsten 1 är lämplig ur trafik- och parkeringshänseende.

Trafikutredning för bebyggelseförslaget på Kv. Hingsten 1 utgår från Täby kommuns planeringsunderlag och riktlinjer samt andra relevanta underlag.



Dp Kv. Hingsten 1 - placering i Täby kommun. Kartunderlag: Täby kommun (2020).

# PLANERINGSUNDERLAG

Nedan listas och beskrivs kortfattat de underlag som används i arbetet.

## KOMMUNALA STYRDOKUMENT

### TÄBY ÖVERSIKTSPLAN 2010-2030

Översiktsplanens innehåll bygger på de direktiv som kommunfullmäktige har lagt fast för kommunens framtida utveckling.

### CYKELPLAN TÄBY

Syftet med cykelplanen är att få ett aktuellt planeringsunderlag för cykelinfrastrukturen i kommunen. Både vad gäller cykelvägnätets utseende och utformningsprinciper för cykelvägarna. Planeringsprinciperna är satta för att cykeln ska vara ett framkomligt och trafiksäkert transportmedel till och från jobb, skola, vardags- och fritidssysselsättning.

Kemistvägen ligger i direkt anslutning till Kv. Hingsten 1 och är utpekad som ett framtida huvudstråk för cykel.

### PARKERINGSSTRATEGI TÄBY KOMMUN

Täby kommuns parkeringsstrategi och parkeringsnorm ska ge en vägledning för hur parkering bör ordnas i Täby kommun.

Övergripande mål för Täby kommun att åstadkomma en hållbar tillväxt, ett resurseffektivt transportsystem och förtätning för ökad stadsmässighet. Parkeringspolicyn avser att stödja befintliga övergripande mål och planer samt bidra till att dessa uppfylls.

Målsättningen med parkeringsstrategin är att den ska:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö
- effektivt utnyttjande av marken i kommunens centrala delar
- främja hållbara transportmedel
- planera och samverka för god tillgänglighet

Den definition som används för BTA i den här rapporten är samma definition som används i Parkeringsstrategin dvs:

*"BTA är ytan av våningsplanen begränsade av ytterväggars utsida i golvnivå. En lokals våningsyta utgörs av summan av lokalens samtliga våningsplans ytor. Utrymmen som inte ska ingå är garage, körytor, pannrum, fläktrum samt förråd i bostadsfastigheter. Utrymmen som ska ingå är lager och hanteringslokaler i direkt anslutning till huvudlokaler samt trapphus."*

En ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm för Täby kommun är under framtagande vilket kan komma att påverka parkeringstal i denna utredning, både vad gäller cykel och bil.

## TÄBY KOMMUNS TRYGGHETS- OCH SÄKERHETSPROGRAM

Täby kommuns trygghets- och säkerhetsprogram är ett övergripande styrdokument som sträcker sig över åren 2019-2022. Programmet är kommunens handlingsprogram för det olycksförebyggande arbetet och plan för extraordinära händelser. Programmet utgör också ramen för Täby kommuns trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete

## TÄBY KOMMUN - TEKNISK HANDBOK

Handboken ska användas när avtal, bygghandlingar och/eller förfrågningsunderlag, som berör allmän plats i Täby kommun upprättas. Täby kommuns TH är ett specifikt komplement till andra övergripande styrande dokument i samhällsbyggnadsprocessen.

| MODUL                | GRUND-MÅTT | MINIMIMÅTT |
|----------------------|------------|------------|
| Gångbana             | 2,5m       | 1,8m       |
| Körbana dubbelriktad | 6-6,5m     | 5,5m       |
| Körbana enkelriktad  | 3,5m       | -          |
| Lastplats bredd      | 2,5m       | -          |
| Lastplats längd      | 12m        | -          |

*Bredd- och längdmått Teknisk Handbok Täby kommun.*

## FÖRESKRIFTER OM AVFALLSHANTERING I TÄBY KOMMUN

Detta dokument presenterar de föreskrifter som råder i Täby kommun avseende exempelvis transportvägars standard och dragavstånd vid hämtning av sopkärl. Dokumentet beaktar även hämtningstider och hämtningsintervall.

## ANDRA STYRDOKUMENT

### KOMMUNAL VGU-GUIDE

Kommunal VGU-Guide - Vägars och gators utformning i tätort är avsedd att användas som stöd vid utformning av gator i tätorter. Den utgår från de råd och riktlinjer som formulerats för utformning av tätorters trafiksystem i handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST), samt de krav och råd om mått för de olika trafikelementen som finns i Trafikverkets skrift Vägars och gators utformning (VGU) från 2015.

### AVFALL SVERIGE - HANDBOK FÖR AVFALLSUTRYMME

I handboken redogörs för de nationella lagkrav, riktlinjer och rekommendationer som finns avseende avfallsutrymmen. Dokumentet beaktar transportvägars mått och standard samt vilka krav som

finns för vändningsmöjligheter. Handboken preciserar även dragavstånd och lutning vid hämtning av sopkärl.

### BOVERKETS FÖRESKRIFTER

I Boverkets byggregler finns tillämplighetsföreskrifter till lagen och förordningen. De gäller när man bygger nytt eller ändrar en byggnad eller ändrar användning av en byggnad. Vad gäller tillgänglighet finns regler för Enkelt avhjälpna hinder (HIN) samt Tillgänglighet på allmänna platser (ALM). Reglerna inbegriper exempelvis hur parkeringsplats för rörelsehindrad (PRH) ska utformas, var den ska vara placerad, ramplutningar etc. Tillgänglighet provas redan i bygglovet.

## ANGRÄNSANDE PROJEKT

### TÄBY 2050 - FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN (FRÅN 2019)

#### ÅKERBY VERKSAMHETSOMRÅDE OCH KEMISTVÄGEN

Beskriver hur utvecklingsplanerna ser ut för Åkerby verksamhetsområde och Kemistvägen. I planen beskrivs att avsikten är att omvandla området till en stadsdel med blandad bebyggelse. Kemistvägen föreslås förlängas upp till Stockholmsvägen för att skapa en ny entré till området norrifrån. Möjligheten pekas ut att omvandla Kemistvägen till

stadsgata där det möjliggörs för kollektivtrafik med stadskvarter på vardera sida. Det föreslås en gatu-sektion där stor yta ges till fotgängare och cyklister samt kantstensparkering för besökare längs sträckan. Det föreslås även en ny grundskola, ett antal förskolor och en simhall i området.

#### TÄBY PARK

Täby park är ett nytt stadsdelsområde i Täby där den gamla galoppbanan håller på att omvandlas till bostäder och arbetsplatser.

# NULÄGESANALYS TRAFIK

Detaljplan Kv. Hingsten 1 återfinns i Åkerby verksamhetsområde i Täby kommun. Detaljplanen har in- och utfart till Kemistvägen som sträcker sig i nordsydlig riktning. Fastigheten innehar en stor del hårdgjord yta, men vetter mot ett grönområde. På fastigheten finns utöver befintlig kontorsbyggnad även en tennisbana.

Åkerby verksamhetsområde är ett område som domineras av småindustri och kontor men i området finns även skolor, kontor, drivmedelsstation, bussdepå och ett litet antal bostäder. En ny simhall planeras invid Stora Marknadsvägen och Bergtorpsvägen, se stråk och målpunktskarta nedan.

## GÅNG

Kemistvägen har idag karaktären av en industrigata och inbjuder inte till vistelse och stadsliv. Längs med Kemistvägen förbi Kv. Hingsten 1 finns idag gångbanor på båda sidor om körbanan. På den västra sidan är gångbanan ca 2m bred och på den östra sidan ca 3,5m bred.

Gående leds in till planområdet via korta gångbanor på ömsesidor om in- och utfart. Bredden på dessa varierar mellan 1,1 meter och 2 meter. Inne på området finns gångbana längs med befintlig husfasad. Den har en bredd om ca 3 meter. I övrigt rör sig fotgängare i blandtrafik inne på planområdet. Utöver kollektivtrafiknoderna finns det ett antal större arbetsplatser i närheten. Vidare ligger Täby Enskilda Gymnasium söder om och i direkt anslutning till Kv. Hingsten 1. Söder om Åkerby verksamhetsområde finns även det, under uppbyggnad, nya stadsdelsområdet Täby park.

## CYKEL

Kemistvägen är utpekad som ett huvudcykelstråk i kommunens cykelplan. I dagsläget finns inga cykelbanor längs med Kemistvägen på sträckan förbi planområdet utan cyklister hänvisas till blandtrafik.

Stråket sammankopplar det regionala cykelstråket längs Stora Marknadsvägen i söder med huvudcykelstråket längs Stockholmsvägen i norr. På norra delen av Kemistvägen, närmast Stockholmsvägen, finns en kombinerad gång- och cykelbana. Norr om detaljplaneområdet sträcker sig en gång- och cykelbana i öst-västlig riktning vilken kopplar på huvudcykelstråket längs Bergtorpsvägen.

Inom detaljplaneområdet är cyklister hänvisade till blandtrafik.

Utöver de målpunkter som nämns för gående når man som cyklist även Täby centrum på cirka 5 minuter.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Inom en radie om cirka 250 meter finns Galoppfältets tågstation, söder om detaljplaneområdet. Vid stationen trafikeras regionaltågen på Roslagsbanan vilket innebär att man kan nå Stockholm Östra på 20 minuter och Stockholm central på cirka 40 minuter. Vid tågstationen finns också en busshållplats.

På Kemistvägen finns en busshållplats, Åkerby industriområde, vilken trafikeras av regionalbuss 627 och trafikerar till/från Kista C, Sollentuna C och Täby C. Avstånd från hållplatsen till kv. Hingsten 1

är cirka 10 meter för avstigande och för påstigande är avståndet cirka 50 meter.

Stora Marknadsvägen och Bergtorpsvägen är i Täby kommuns Fördjupning av översiktsplanen utpekade som viktiga stråk för kollektivtrafik. Det finns en hållplats vid Bergtorpsvägen, Gribbylund södra, som ligger cirka 400 meter från detaljplanen. Hållplatsen trafikeras av linje 605, 609, 610, 684 och 694 med destinationer såsom Täby centrum, Täby Kyrkby, Danderyds sjukhus, Vallentuna station, Upplands Väsby station och Åkersberga station.

På Marknadsvägen finns ytterligare ett hållplatsläge, Kemistvägen, som trafikeras av linje 604, 605, 627 och 684 vilka bland annat trafikerar till Danderyds sjukhus, Sollentuna station och Täby centrum.

## BILTRAFIK

Det finns endast en in- och utfart till Åkerby verksamhetsområde vilken är korsningen Stora Marknadsvägen - Kemistvägen. Kemistvägen försörjer i sin tur fastigheterna inom området. Till Kv. Hingsten 1 finns idag två in- och utfarter kopplade till Kemistvägen, vilka båda är dubbelriktade.

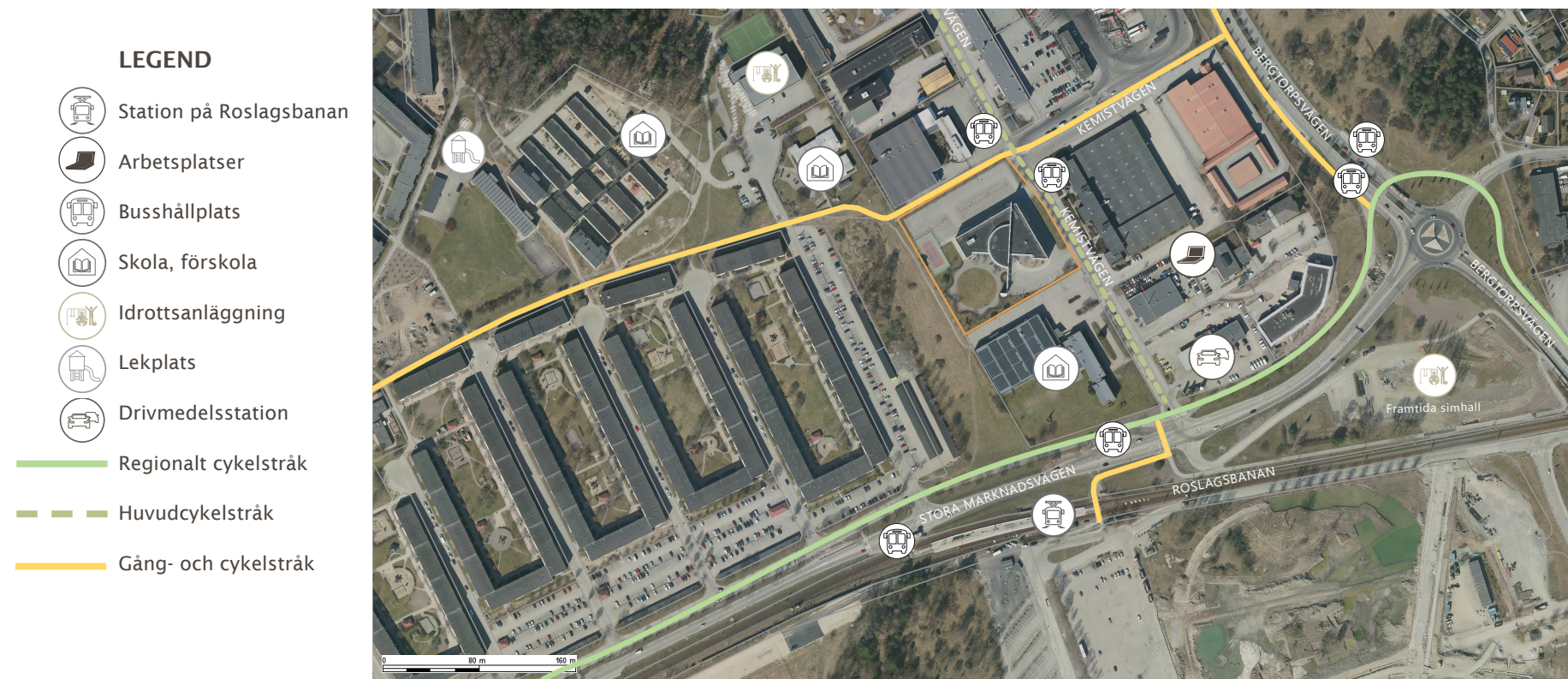
Då området till stor del utgörs av industriverksamhet samt att det norr om detaljplanen finns en bussdepå, medför det att gatan till stor del trafikeras av buss- och lastbilstrafik. Hastighetsgränsen är 50 km/h men körbanebredden på Kemistvägen är drygt 8 meter vilket antas inbjuda till högre hastigheter. I Fördjupning av Översiktsplan pekar man ut möjligheten att omvandla Kemistvägen till en stads-



gata med stadskvarter på vardera sida.

Bergtorpsvägen intill området är sekundärled för transporter med farligt gods.

Det finns ett antal verksamheter i närområdet till vilka det finns goda befintliga kopplingar och faciliteter för biltrafiken.



Trafikala stråk och kopplingar samt mälpunkter i närhet till Kv. Hingsten 1.



## TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerheten inom området kan studeras genom "STRADA", som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom det svenska vägtransportsystemet. Redovisade olyckor för denna utredning bygger på inrapporterade olyckor från polis och sjukvård under perioden 2015-2020. Utdrag ur STRADA har gjorts av Täby kommun och levererats till projektet.

Inga rapporterade olyckor har skett inne på fastigheten eller intill in- och utfarterna till området. Dock har totalt 6 olyckor inträffat längs Kemistvägen. Av dessa har 5 olyckor skett där oskyddade trafikanter varit inblandade. Olyckorna har inträffat mellan hösten 2017 till våren 2020.

Inträffade olyckor:

- Fotgängare i singelolycka. Fotgängaren halkar och blir måttligt skadad.
- Bil norrifrån i kollision med cykel österifrån, vid övergångsställe. Cyklisten blir lindrigt skadad, bilisten oskadd.
- Bil norrifrån i kollision med cykel österifrån vänstervängande på cykelpassage ut på gatan. Cyklisten blir lindrigt skadad.
- Bil norrut backar in i permobil på gatan. Permobilist blir lindrigt skadad och bilisten oskadd.

- Fotgängare springer över gatan och blir påkörd av bil. Fotgängare blir lindrigt skadad, bilisten oskadd.
- Bil i kollision med bil vid korsningen Stora marknadsvägen - Kemistvägen. Båda bilisterna klarar sig oskadda.

Sammantaget visar olycksstatistiken inte på några särskilt trafikfarliga miljöer i direkt anslutning till kv. Hingsten 1. Dock rekommenderas en översyn av trafiksäkerheten på Kemistvägen och särskilt invid cykelpassagen strax norr om detaljplanen där två olyckor mellan cyklist och bilist inträffat.

## PARKERING OCH ANGÖRING

En stor del av fastigheten består idag av hårdgjord yta till förmån för markparkering. Idag finns cirka 124 platser varav 1 är parkering för personer med särskilda behov.

Fastigheten inrymmer idag cirka 20 cykelplatser längs Kemistvägen. Dessa erbjuder inget väderskydd eller möjlighet till ramlås.

## AVFALLSHANTERING

Avfall hämtas från kontorsbyggnaden genom angöring vid den nordöstra delen av byggnaden. Lastbilen kör via de befintliga in- och utfarterna till området och kräver ingen backvändning.

## LEVERANSER

Leveranser till kontorsbyggnaden sker primärt genom angöring till den nordöstra delen av byggnaden. Leveranserna körs via de befintliga in- och utfarterna till området och kräver ingen backvändning.

Vidare distribueras en liten del av leveranserna även till kontorsbyggnadens nordvästra del där angöring sker intill skärmtaket.



Platser där leveranser och avfallshämtning sker till kontorshuset. Orange cirkel illustrerar plats för leveranser och gul cirkel avfallshantering.

# BEBYGGELSEFÖRSLAG OCH FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Detaljplaneområdet är cirka 12000 kvm stort. Inom planen finns en befintlig kontorsbyggnad. Bebyggelseförslaget innefattar cirka 3625,3 kvm BTA trygghetsboende (50 lägenheter, varav 1 övernattningslägenhet) samt ett vård- och omsorgsboende med 80 lägenheter. Därutöver bibehålls den befintliga kontorsbyggnaden om 5605,4 kvm BTA. Det föreslås även ett parkeringshus om 4 våningar samt markparkering vilka tillsammans innefattar totalt cirka 127 bilplatser och 161 cykelplatser. I parkeringshuset planeras för en lokal om cirka 152 BTA kvm som i nuläget planeras för att innehålla kontor. Den befintliga tennisbanan rivs till förmån för bostadsbyggnaden.

All gatumark inom området planläggs som kvarter-smark.

Bebyggelseförslaget kommer inte att påverka utformningen av Kemistvägen, men en stark rekommendation är att tillskapa en stadsgata.

Inom uppdraget har en översiktlig körspårsstudie genomförts för att säkerställa att bebyggelseförslaget är möjligt att genomföra.

Trygghetsboende är en boendeform som riktar sig till äldre, vilka behöver ett tryggt boende. Här finns tillgång till gemensamma lokaler och personal vid vissa tider.

Vård- och omsorgsboende riktar sig till den som har en fysisk- eller psykisk funktionsnedsättning eller demenssjukdom. På boendet finns vårdpersonal och sjuksköterska dygnet runt. Det brukar även finnas tillgång till sjukgymnaster och arbetsterapeuter.

Personalantalet är totalt cirka 82 anställda och som mest är det 30-35 anställda på plats samtidigt, vilket sker dagtid.



Bebyggelseförslag för DP Kv. Hingsten 1 (Detail Group, 2021).

## GÅNG

Bebyggelseförslaget påverkar inte utformningen av Kemistvägen. Planförslaget möjliggör för gående att ta sig till och från området via Kemistvägen samt via en ny koppling med gång- och cykelbanan norr om området.

Förslaget innebär en breddad gångbana längs norra sidan av kontorsbyggnaden om cirka 3,4 meter, samt en ny gångbana om 2,5 meter på södra sidan om parkeringshuset, se sektion A. I övrigt föreslås befintlig gångbana längs husfasaden finnas kvar, vilken blir cirka 3 meter. Gångbanorna utformas med jämt underlag för att skapa en god tillgänglighet med hänsyn till att området i stor utsträckning kommer att användas av äldre personer och personer med nedsatt rörelseförmåga. Gångbanan jämte parkeringshuset södra fasad kopplar direkt mot Kemistvägen.

Vid ett snitt på gångbanan, intill kontorsbyggnadens nordöstra sida, smalnas gångbanan av till cirka 2,5 meter. Detta beror på att byggnadens befintliga utformning bidrar till ett utstickande byggnadsparti, vilket hamnar i gatumiljön. Detta föreslås hanteras genom att införa en lokal avsmalning av körbanan till 3,5m, se sektion B. Detta medför att erforderlig bredd på gångbanan uppnås förbi det utstickande byggnadspartiet.

Avsmalningen föreslås utformas som en gångpassage mellan kontorsfastigheten och parkeringshuset.

Fastigheten har ett fortsatt gynnsamt läge för gående. Inom en 800-1000 meters radie från fast-

igheten nås bland annat Täby centrum och det nya området Täby Park samt ett stort rekreationsområde.

## CYKEL

Bebyggelseförslaget påverkar inte utformningen av Kemistvägen. En rekommendation är att se över anslutningen till området då huvudcykelstråket längs Kemistvägen byggs ut. Planförslaget möjliggör för cyklister att ta sig till och från området via Kemistvägen samt via en ny koppling till gång- och cykelbanan norr om området.

Inom planområdet föreslås cykling ske i blandtrafik. Enligt Täby kommuns cykelplan kan cyklister hänvisas till blandtrafik på gator där hastigheten är 30 km/h eller lägre, samt att cykelstråket utgörs av ett lokalstråk. Utformningen av gatumiljön i bebyggelseförslaget bidrar till låga hastigheter och därmed kan cykeln framföras med god trafiksäkerhet trots avsaknad av separering. Vidare är det inom området av stor vikt att skapa en god tillgänglighet till cykelparkeringar. Exempelvis genom att säkerställa en färdväg med jämnt underlag samt vid behov införa lokala nedsänkningar av kantstöd.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Hållplatserna på Kemistvägen kommer inte att påverkas av bebyggelseförslaget. Det är dock av stor vikt att hållplatslägena förblir placerade i närhet till exploateringen då en stor del av de nyinflyttade kan tänkas ha svårigheter att röra sig längre sträckor. Vidare bör utformningen av Kemistvägens

hållplatser beaktas vid en eventuell upprustning till stadsgata, där tillgänglighetsanpassning och väderskydd behöver ses över.

Fastigheten får en fortsatt god tillgång till kollektivtrafiken med närhet till både tågstation på Roslagsbanan samt busshållplatser för regional och lokal busstrafik.

## BILTRAFIK

Fastighetens befintliga anslutningar mot Kemistvägen föreslås vara oförändrade. Angöring med bil till fastigheten kan göras från båda anslutningsvägarna.

Inom området är det möjligt att köra på anvisad yta för fordonstrafik med låg hastighet i båda köriktningar.

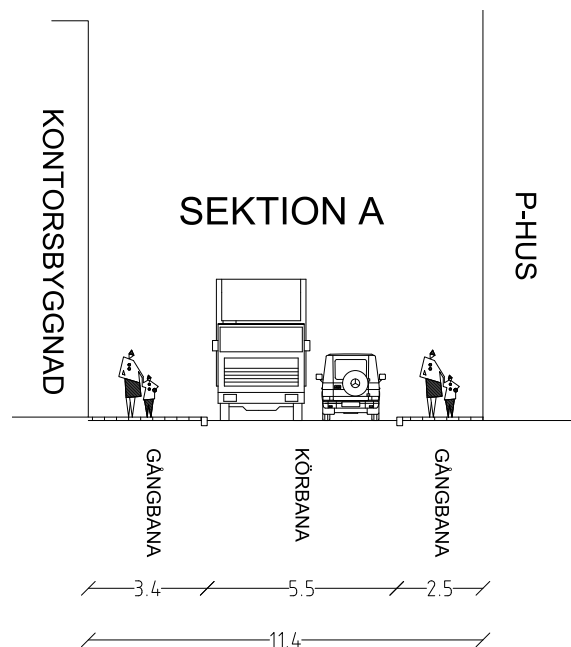
Ingen alstringsberäkning för området har genomförts, men en kvalitativ uppskattning är att området inte kommer att generera betydligt fler fordon än dagens situation och belastar därmed dagens omkringliggande vägnät marginellt.

## TRAFIKSÄKERHET

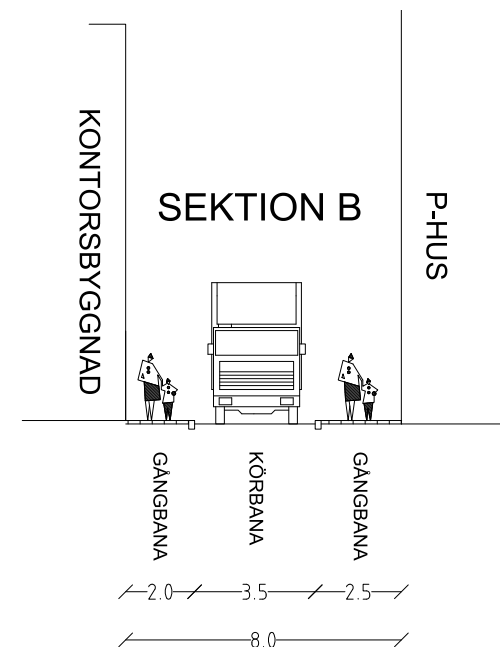
Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det av stor vikt att säkerställa god sikt för utfarter från såväl parkeringshus som för utfart mot Kemistvägen. Detta har beaktats i planförslaget där siktlinjer om 10x10 meter finns vid in- och utfart till området, samt att krav har ställts på god sikt vid in- och utfart till parkeringshuset.

För att öka trafiksäkerheten vid in- och utfart till parkeringshuset används den östra porten till infart medan utfart sker från den västra porten. Motivet till detta är att den östra porten är placerad nära in- och utfarten mot Kemistvägen. Därmed görs bedömningen att det i denna punkt kan uppstå relativt komplicerade trafiksituationer där bilisten kan komma att behöva hantera många intryck samtidigt vid utfart.

Därmed föreslås att infart sker till garaget vid den östra porten. Detta bidrar till färre saker att hålla reda på i denna punkt för bilisten och därmed också bättre uppsikt över gångbanan. Följaktligen sker utfarten via den västra porten där det inte blir lika mycket att hålla reda på för bilisten.



Sektion mellan parkeringshus och kontorshus.



Sektion i det smala snittet mellan parkeringshus och



## PARKERING OCH ANGÖRING

Inom bebyggelseförslaget planeras ett parkeringshus samt markparkering vilka totalt sett är tänkt att inrymma cirka 127 bilplatser varav 2-3 procent av platserna ska utgöras av platser för personer med särskilda behov. Inom parkeringshuset planeras även utrymme för cykelparkering i källarplan som nås via en koppling med gång- och cykelbanan norr om området. Detaljerade studier kring parkeringshuset studeras vidare i kommande arbeten. Totalt planeras för 161 cykelplatser inomhus och utomhus.

Nedan presenteras behov av antal parkeringsplatser för cykel och bil. Det planeras för 3625,3 kvm BTA trygghetsboende, 80 lägenheter vård- och omsorgsboende samt en lokal i parkeringshuset om 152 kvm BTA som ska möjliggöra kontor, restaurang/café eller butik. Då det ännu ej är beslutat vilken typ av verksamhet som ska finnas i lokalen i p-huset användas p-tal för kontor. Utöver detta innefattar planen ett befintligt kontor om 5605,4 kvm BTA.

Antalet platser har beräknats med stöd av kommunens egna parkeringsnorm, samt med erfarenhet från parkeringsföretaget Parkman och andra liknande projekt. Parkman är ett parkeringsföretag med stor erfarenhet av parkeringsanläggningar runt om i landet och även inom Täby kommun.

En ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm för Täby kommun är under framtagande vilket kan komma att påverka parkeringstal och därmed även det föreslagna antalet parkeringsplatser både vad gäller cykel och bil.

## CYKELPARKERING

Täby kommuns parkeringspolicy anger att parkeringstalet för kontor ska vara någonstans mellan 15-20 cykelplatser per 1000 kvm BTA. Med den befintliga kontorsbyggnaden och det planerade kontoret i parkeringshuset blir det totalt cirka 5757,4 kvm BTA kontorsbebyggelse vilket ger ett behov om cirka 87 cykelplatser.

Kommunen saknar cykelparkeringstal för både vård- och omsorgsboendet och trygghetsboendet. För att kunna bedöma parkeringsefterfrågan för dessa verksamheter har en omvärldsbevakning bland andra kommuner genomförts. I Järfälla kommuns parkeringnorm presenteras ett cykelparkeringstal för vårdboende om 0,2 platser per lägenhet, vilket inkluderar plats för anställda och besökare. Bedömningen är att detta parkeringstal kan användas för detta projekt. Siffran har tidigare använts i ett projekt för Kv. Tornugglan i Täby som också planeras för vård- och omsorgsboende. 80 lägenheter planeras i vårdboendet på Kv. Hingsten 1 vilket ger ett behov om cirka 16 cykelplatser.

För trygghetsboendet har inget liknande projekt kunna stödja ett faktiskt parkeringstal. Denna

målgrupp har ofta inte samma förutsättningar att kunna framföra en cykel som boende i flerbostadshus. Från kommunens parkeringstal om 20-30 platser för flerbostadshus har ett antagande gjorts att cirka 10 platser per 1000 kvm BTA kan antas vara rimligt. För planförslaget, där uppskattningsvis 50 lägenheter planeras, innebär detta i praktiken att parkeringstalet per lägenhet är drygt 0,7 platser per lägenhet. Parkeringsbehovet för trygghetsboen-



Möjlig placering av cykelparkeringsplatser, utomhus och i parkeringshus. (Situationsplan Detail Group, 2021).

| Bebyggelse                 | BTA / Antal lgh | Cykelparkeringstal       | Antal platser | Andel i cykelrum |
|----------------------------|-----------------|--------------------------|---------------|------------------|
| Kontor (nytt & befintligt) | 5757,4 kvm      | 15 per 1000 kvm BTA      | 87            | 50%              |
| Trygghetsboende            | 3625,3 kvm      | 10 per 1000 kvm BTA      | 36            | 60-70%           |
| Vårdboende                 | 80 lgh          | 0,2 platser per lägenhet | 16            | 50%              |
| <b>Totalt</b>              |                 |                          | <b>139</b>    |                  |

Behov av antal cykelparkeringsplatser samt p-tal som använts vid beräkning.

det bedöms därmed vara ca 36 cykelplatser.

Tabellen ovan redovisar behovet av cykelplatser för de olika verksamheterna samt hur stor andel som rekommenderas finnas i cykelrum. Sammantaget bedöms det totala behovet av cykelplatser bli 139 stycken. Det planeras för 161 cykelplatser på kv. Hingsten 1 vilket med god marginal inrymmer behovet om 139 cykelplatser.

Vid uppförande av cykelparkeringsplatser bör placeringen vara i närhet till målpunkter och entréer. Det bör dessutom finnas möjlighet till fastlåsning av cykelram. I planförslaget föreslås platserna intill vändplatsen vid vårdboendet, samt i närhet av kontorets huvudentré. Utöver dessa platser föreslås en större samlad cykelparkering i källarplan i parkeringshuset. Dessa platser nås via trappor med cykelskenor samt med hiss. Då dessa cykelplatser ligger i källarplan är det av stor vikt att det är smidigt att nå dem.

## BILPARKERING

Parkeringsnormen för bil är geografiskt indelad i tre zoner; A, B och C. Kv. Hingsten 1 återfinns i zon B. Därmed erhålls att parkeringstalet för kontor är 13 platser per 1000 kvm BTA, varav en plats av dessa är tillägnad besöksparkering. Med totalt 5757,4 kvm för befintlig och ny kontorsverksamhet erhålls att parkeringsbehovet för kontor blir cirka 75 bilplatser.

Boende i vårdboende har ofta inte samma möjlighet att ha egen bil som boende i exempelvis flerbostadshus. Antalet anställda som är på plats sam-

tidigt är emellertid en viktig faktor. Då Täby kommun saknar parkeringstal för vård- och omsorgsboendet har stöd hittats från en annan parkeringsutredning som Trivector genomförde 2020 för Kv. Tornugglan i Täby kommun. I den genomfördes en sammanställning av referensexempel från andra vårdboenden och det gjordes bedömningen att ett parkeringstal om 0,3 bilplatser per lägenhet är rimligt. Därmed används för Kv. Hingsten 1 samma parkeringstal för vård- och omsorgsboendet som för Kv. Tornugglan. Dessa platser inkluderar platser för boende, besökare och anställda vid vårdboendet. Därmed erhålls att det totala behovet för vårdboende om cirka 24 platser. Totalt arbetar cirka 82 på vårdboendet och som mest är 30-35 anställda är på plats samtidigt, vilket sker dagtid. Kv. Hingsten 1 har ett kollektivtrafiknära läge med busshållplats i stort sett i direkt anslutning samt tågstation på Roslagsbanan inom en radie om cirka 250 meter. Det finns med andra ord goda möjligheter att resa med kollektivtrafik till och från Kv. Hingsten 1. Därmed görs bedömningen att 24 parkeringsplatser för vårdboendet är rimligt.

Täby kommun saknar även parkeringstal för trygghetsboendet. Resvaneundersökningen Resvanor i Stockolms län 2015, visar att personer i åldersgruppen 65 år och äldre är mer benägna att välja bil än övriga åldersgrupper. Samtidigt kan det antas att boende på ett trygghetsboende kör mindre bil än genomsnittet för åldersgruppen på grund av exempelvis hälsa och hög ålder. Det är svårt att bedöma i hur stor utsträckning boende kan antas ha egen bil vid denna typ av boende. Därför används även i detta fall samma p-tal som har använts i utredningen för Kv. Tornugglan, det vill säga ett p-tal om 7 platser per 1000 kvm BTA varav 2 platser räknas till besöksparkering. Behovet av parkering vid trygghetsboendet är cirka 26 platser. Totalt blir då behovet för området 125 bilplatser.

Med stöd av kommunens egna riktlinjer kring parkering för personer med särskilda behov samt Boverkets riktlinjer ska cirka 2-3 procent av det totala antalet platser kunna anvisas som parkering för personer med särskilda behov. Detta ger att ungefär 3-4 platser ska finnas inom 25 meters avstånd från entré.

| Bebyggelse                 | BTA        | Bilparkeringstal         | Antal platser<br>Zon B |
|----------------------------|------------|--------------------------|------------------------|
| Kontor (nytt & befintligt) | 5757,4 kvm | 13 per 1000 kvm BTA      | 75                     |
| Trygghetsboende            | 3625,3 kvm | 7 per 1000 kvm BTA       | 26                     |
| Vårdboende                 | 80 lgh     | 0,3 platser per lägenhet | 24                     |
| <b>Totalt</b>              |            |                          | <b>125</b>             |

*Behov av antal parkeringsplatser för bil samt p-tal som använts vid beräkning.*

Planförslaget innehåller totalt 127 bilplatser. 40 platser utgörs av markparkering och resterande inryms i parkeringshuset. Av de 40 markparkeringarna blir 4 platser avsedda för personer med särskilda behov (RHP). 2 RH-platser (grön markering) placeras vid entrén till befintligt kontor och 2 RH-platser (orange markering) placeras vid entrén till vård- och omsorgsboendet.

Enligt BBR ska RH-platser vara 5 meter breda men kan vara smalare om platser ligger bredvid varandra alternativt om gångyta kan tas i anspråk. Enligt VGU kan bredden på RH-platser göras 4,6 meter om två platser ligger bredvid varandra. I planförslaget föreslås RH-platserna vid vårdboendet bli 5 meter breda (orange markering) och vid kontorsbyggnaden 4,7 meter breda (grön markering). Bredden på de vanliga parkeringsplatserna är 2,5 meter, se situationsplan nedan med måttsatta parkeringsplatser.

En del av markparkeringsplatserna invid kontorsbyggnaden kommer att försees med elladdningsstolpar där cirka 16 platser försees med snabbladdningsstolpar för besöksparkering. En rekommendation från Parkman är att i ett första skede utrusta cirka 20 procent av platserna med elladdningsstolpe.

Vidare föreslås att fordon inte bör parkeras på annan plats än anvisad. Därmed föreslås parkeringsförbud inom området.



Situationsplan med måttsatta parkeringsplatser (Detail Group, 2021).

## SAMNYTTJANDE

Inga platser reserveras i parkeringshuset vilket gör att samnyttjande av parkeringsplatser borde vara möjligt mellan boende och kontorspersonal. Kontorspersonal nyttjar främst parkering under kontorstid, normalt 07.00 - 18.00 och boende främst nattetid. Samnyttjandegraden har inte studerats i någon större utsträckning och bör studeras djupare i det kommande arbetet.

## AVFALLSHANTERING

Avfallshantering genererar transporter till och från fastigheten och ställer krav på gatornas utformning såsom bredd, bärighet och vändmöjligheter. Vidare är arbetsmiljö en avgörande faktor vid utformningen för att kunna upprätthålla att hämtning av avfall kan ske med en god arbetsmiljö. Nedan rekommendationer är hämtade från Handbok för avfallsutrymmen, utgiven av Avfall Sverige, samt Täby kommuns Avfallsföreskrifter och fokuserar på utformning i gatumiljön.

Enligt handboken ska avståndet mellan byggnadens entréer och avfallsutrymmen inte överstiga 50 meter för flerbostadshus. Avfallsutrymmet bör även placeras där de boende naturligt passerar, till exempel intill gångväg till busshållplats. Inom detaljplan för kv. Hingsten 1 planeras miljörummet anläggas i sydvästra delen av parkeringshuset vilket ligger inom 25 meter från vårdbyggnaden. För den nya lokalen blir avståndet cirka 55 meter om den utvändiga vägen runt p-huset används. Om det möjliggörs att gå invändigt i p-huset till miljörum-

met blir avståndet cirka 30 meter. Se figur på nästa sida.

Transportvägens bredd ska minst uppfylla en bredd om 3,5 meter. Önskvärt är en bredd om 5,5 meter där körning är tillåten i båda riktningarna. Kv. Hingsten 1 planeras få en kort avsmalning om 3,5 meter mellan parkeringshuset och kontorsbyggnaden, se sektion B. Utöver det smala snittet kommer den körbara ytan vara 5,5 meter, se sektion A.

Vidare redovisar handboken en riktlinje där behov av backning vid hämtning av avfall i största möjliga mån ska minimeras och undvikas intill bland annat gång- och cykelbanor, bostadsentréer eller äldreboenden. En vändyta utan backning ska anpassas efter hämtfordonets mått och typ. Rekommendationen är en vändyta med 18 meter i diameter med en svepyta om 1,5 meter runtom där inga fasta hinder får anläggas. Inom utredningsområdet planeras en återvändsgata med vändplan vilken uppfyller önskade mått i handboken där backning kan undvikas. Vändplanen planeras att kunna användas som uppställningsplats, då återvändsgatan inte bedöms få betydande trafikmängder.

Vändplanen är testad för körspår med Trafikverkets typfordon Los (9,5m-lastbil). Vid vändning sveper delar av hämtfordonet under ett skärmtak från kontorsbyggnaden. Skärmtaket har en höjd om knappt 4,6 meter. Handboken redovisar att en fri höjd om 4,7 meter ska uppnås, men att 4,5 meter kan godtas vid kommunens medgivande. Då skärmtaket är en befintlig konstruktion och det endast är svepytan där taket kan komma att inkräkta på en kort sträcka bedömer utredningen att detta bör kunna

godtas. Detta bör dock förankras med kommunen och upphandlat sophämningsföretag.

Körspårsstudien visar även på att ett visst svep krävs över omkringliggande gångbanor. För att minska svepytan över gångbanorna skulle hela vändplanen kunna förskjutas åt nordväst. Med bibehållen kantlinje längs befintlig kontorsbyggnad skapas ett manövreringsutrymme med större marginal mot gångbanorna.

En rekommendation är att hämningsfordonet inte bör hindra fotgängare när avfallstömning pågår. Då uppställningsplatsen för hämningsfordonet sker i vändplanen anses denna rekommendation uppfyllas. Framkomligheten för motorfordon bedöms inte ha betydande påverkan då hämtning sker under några få minuter.

Hämningsfordonen ska kunna framföras på hårdgjord yta med god framkomlighet och med en bärighetsklass som krävs med avseende på hämtfordonets tyngd men minst med bärighetsklass II. Transportvägen ska ha fri sikt, hållas fri från hinder, snöröjas och hållas halkfri.

Dragvägen mellan uppställningsplatsen får inte luta mer än 1:12 samt utgöras av en jämn och hårdgjord yta. Dragvägen mellan miljörummets entré och uppställningsplats får inte överstiga 10 meter och ska inneha en bredd om minst 1,2 meter. En försänkning eller fasning av kantsten kan krävas. Dessa riktlinjer uppfylls i bebyggelseförslaget, samt även Täby kommuns riktlinje om 5 meter mellan miljörummets entré och uppställningsplats.

I detta utredningsskede har antal avfallshämtningar



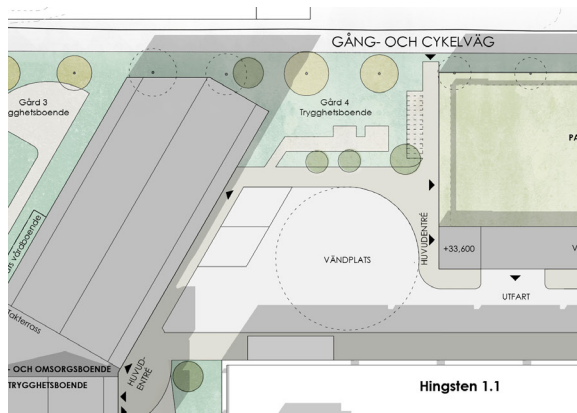
inte kunnat bestämmas, dock har antaganden gjorts utifrån liknande projekt i Täby kommun. Referensprojektet är kv. Tornugglan där vårdboende och trygghetsboende planeras.

Hämtning av avfall antas ske cirka 2 ggr/vecka, om 4 sopkärl å 660 liter används. Om mindre sopkärl behövs kan det finnas behov av fler antal hämtningar.

## LEVERANSER

Vändytan är dimensionerad efter hämtfordon för avfall och anses därmed även uppfylla mått för leveranser till och från bostadsbyggnaden och kontoret.

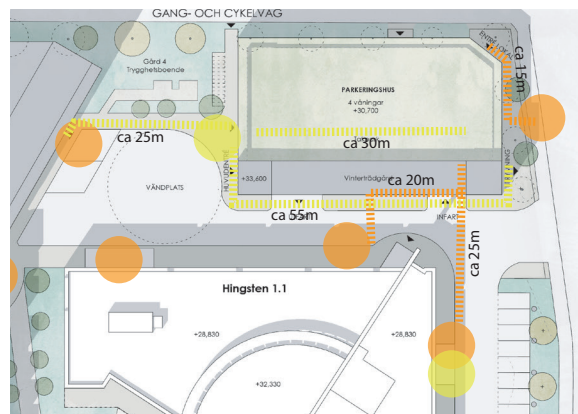
Leveranser till vård- och omsorgsboendet samt till trygghetsboendet förväntas ske från vändplanen. Leveranser till kontoret förväntas främst ske från



Vändplanens utformning på återvändsgatan. (Detail Group, 2021).

kontorets östra sida men kan även ske från vändplanen.

För den nya verksamheten i lokalen i p-huset föreslås tre alternativa leveransmöjligheter, se figur nedan. Ett alternativ är att leveranser sker på samma ställe som idag, det vill säga på östra sidan om befintlig kontorsbyggnad. Då blir avståndet cirka 25 meter om det är möjligt att ta in leveranser via infarten till p-huset och in till lokalen den vägen. Det andra alternativet är att en ny uppställning möjliggörs på norra sidan om befintlig kontorsbyggnad och då blir motsvarande avstånd cirka 20 meter. Det tredje alternativet är att en uppställningsplats skapas öster om parkeringshuset på Kemisvägen och då blir avståndet cirka 15 meter



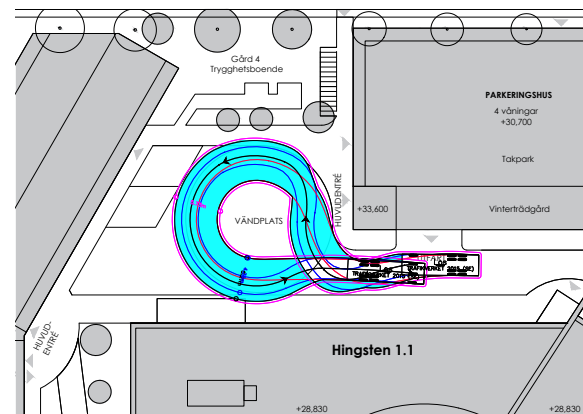
Intag för varor på fastigheten illustreras med orange. De gula cirklarna illustrerar plats för avfallshämtning. Streckade linjer visar gångväg för boende/verksamheter till respektive funktion (Illustrationsplan från Detail Group, 2021).

till huvudentrén till den nya lokalen.

I detta utredningsskede har antal leveranser inte kunnat bestämmas, dock har antaganden gjorts utifrån liknande projekt i Täby kommun. Referensprojektet är kv. Tornugglan där vårdboende och trygghetsboende planeras.

Utifrån referensprojektet har antaganden för denna utredning gjorts att antalet leveranser av varor, samt hämtning och lämning av tvätt till vårdboendet förväntas ske 2-3 ggr/vecka.

Leveranser till och från kontoret har inte kunnat bedömas i nuläget, men ingen betydande förändring från dagens situation förväntas ske.



Körspår för vändplan. (Illustrationsplan från Detail Group, 2021).

## UTRYCKNINGSFORDON

Räddningsvägar ska anordnas när gatunätet eller motsvarande inte ger tillräcklig åtkomlighet för räddningsinsats (BBR 5:721). All hårdgjord yta inom fastigheten kan vid behov användas som uppställningsyta för utryckningsfordon. Alla entréer kan nås inom maximalt 50 meter från en möjlig uppställningsplats.

Vidare ska gatan kunna användas av de räddningsfordon som behövs vid insats. Det vill säga att tillräckliga mått ska uppfyllas och att gatan ska hållas fri från parkerade fordon som kan hindra vid en eventuell utryckning. Den fria vägbredden ska uppfylla 3 meter och inneha en frihöjd om 4 meter. Inom kv. Hingsten 1 uppfylls dessa mått.

# SLUTSATSER OCH VIDARE UTREDNING

Bebyggelseförslaget bedöms resultera i en trafik-säker, tillgänglig och trygg trafikmiljö för samtliga trafikslag. Förslaget möjliggör även för framdrift av nyttotrafik såsom varuleveranser och avfallshämtning. Därtill tillgodoses en god framkomlighet för räddningstjänstfordon.

Parkeringsantalet på 125 bilplatser och 139 cykelplatser bedöms motsvara det behov som förväntas föreligga på Kv. Hingsten 1.

Möjlighet till samnyttjande och införandet av mobilietsåtgärder såsom exempelvis bilpool bör i samråd med kommunen studeras i kommande skede.

Idag har Kemistvägen en karaktär av industrigata och inbjuder till höga hastigheter för motorfordon och utgör inte en attraktiv plats för vistelse. I enlighet med den Fördjupade översiktsplanen bör gatan ses över för att skapa en funktionsvänlig stadsgata utformad för mänsklig rörelse. Då det finns skolor och idrottshallar i närheten och dessutom planeras för en mer blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, simhall, förskolor och ännu en skola är det av stor vikt att skapa säker, trygg och tillgänglig trafikmiljö.

Till det fortsatta arbetet med bebyggelseförslaget rekommenderas att en djupgående tillgänglighetsutredning genomförs där exempelvis utformning av parkeringsplatser för rörelsehindrade, ledstråk, kantstensvisningar och markbeläggning detaljstuderas. Detta är särskilt viktigt i Kv. Hingsten 1 då trafikmiljön där ska tillgodose behovet för personer och besökare till vård- och omsorgsboende och trygghetsboende.

I det fortsatta arbetet bör även en lösning för cykel-parkeringen både inomhus och utomhus studeras närmre för att säkerställa en attraktiv lösning. Speciellt viktigt blir detta för den större samlade cykel-parkeringen i källarplanen i parkeringshuset.

En ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm för Täby kommun är under framtagande vilket kan komma att påverka parkeringstal både vad gäller cykel och bil. Även samnyttjandegraden föreslås studeras vidare i det kommande arbetet.

Det rekommenderas också att en god utformning av avfallshanteringens säkerställs under den kommande processen för Kv. Hingsten 1. Exempelvis bör en mer detaljerad utformning av dragvägen studeras för att säkerställa en god arbetsmiljö för personalen som hämtar avfall.





Tyréns AB, 118 86 Stockholm, [www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)