

# Vanda

Mobilitets- och parkeringsutredning  
Samrådsunderlag



**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Upprättad av**  
**Granskad av**  
**Datum**  
**Dokumentreferens**

RegNo 556767-9849  
Akalla Verksamhetsområde - Del av fastigheten Vanda 3  
30053341  
Jeannine Schönberg (kapitel 5 – Caroline Nilsson)  
Karolina Rietz Bengtsson (kapitel 5 – Nadila Kuerban)  
2025-10-20  
Vanda- mobilitet och parkering 2025-10-20

# Innehållsförteckning

|       |                                            |    |
|-------|--------------------------------------------|----|
| 1     | Inledning .....                            | 4  |
| 1.1   | Syfte .....                                | 4  |
| 2     | Nulägesbeskrivning .....                   | 5  |
| 2.1   | Gång- och cykeltrafik .....                | 5  |
| 2.2   | Kollektivtrafik .....                      | 6  |
| 2.3   | Motorfordonstrafik .....                   | 7  |
| 2.3.1 | Parkeringsbehov i nuläge .....             | 8  |
| 3     | Planförslag .....                          | 9  |
| 3.1   | Gång och cykeltrafik .....                 | 10 |
| 3.2   | Kollektivtrafik .....                      | 10 |
| 3.3   | Motorfordonstrafik .....                   | 10 |
| 4     | Parkeringsbehov .....                      | 11 |
| 4.1   | Mobilitetsåtgärder för andra ändamål ..... | 12 |
| 4.2   | Bilparkering .....                         | 12 |
| 4.3   | Cykelparkering .....                       | 14 |
| 5     | Trafikflöden .....                         | 16 |
| 5.1   | Trafikalstring från verksamheterna .....   | 16 |
| 5.1.1 | Beräkning utifrån antal anställda .....    | 16 |
| 5.1.2 | Beräkning utifrån parkeringsplatser .....  | 17 |
| 5.1.3 | Bedömning av framtida trafikflöde .....    | 17 |
| 5.2   | Fördelning av trafiken i vägnätet .....    | 18 |



# 1 Inledning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för ny bebyggelse för industrirelaterade verksamheter och nya arbetsplatser i Akalla verksamhetsområde. Inom planområdet föreslås Industriverksamheter, så som data-/serverhall, lager, logistik eller handel med skrymmande varor.



Figur 1 Karta visar planområdets läge. Källa: Lantmäteriet.

## 1.1 Syfte

Barings planerar att utveckla fastigheten Vanda 3 med en ny detaljplan som möjliggör nya byggrätter för industri. Förslaget inkluderar lokaler för datahallar, "last mile logistics" och andra verksamhetslokaler, med flexibilitet för framtida användningar. Syftet med denna mobilitets- och parkeringsutredning är att utreda det framtida behovet av resande till och från fastigheten Vanda 3, samt bedöma parkeringsbehovet för såväl bil som cykel. Utredningen syftar även till att föreslå relevanta mobilitetsåtgärder som kan främja hållbart resande till och från arbetsplatser och andra verksamheter.

## 2 Nulägesbeskrivning

Planområdet är strategiskt placerat väster om E4/Uppsalavägen och öster om E4/Förbifart Stockholm, vid korsningen av Esbogatan och Vandagatan och består av en del av fastigheten Vanda 3. Befintlig byggnad inrymmer tryckeriverksamhet, serverhall, logistik med mera. Området som föreslås bebyggas utgörs av asfalterad markparkering med inslag av grönska.



Figur 2 Karta visar planområdet läge, markerat med streckad grå linje.

### 2.1 Gång- och cykeltrafik

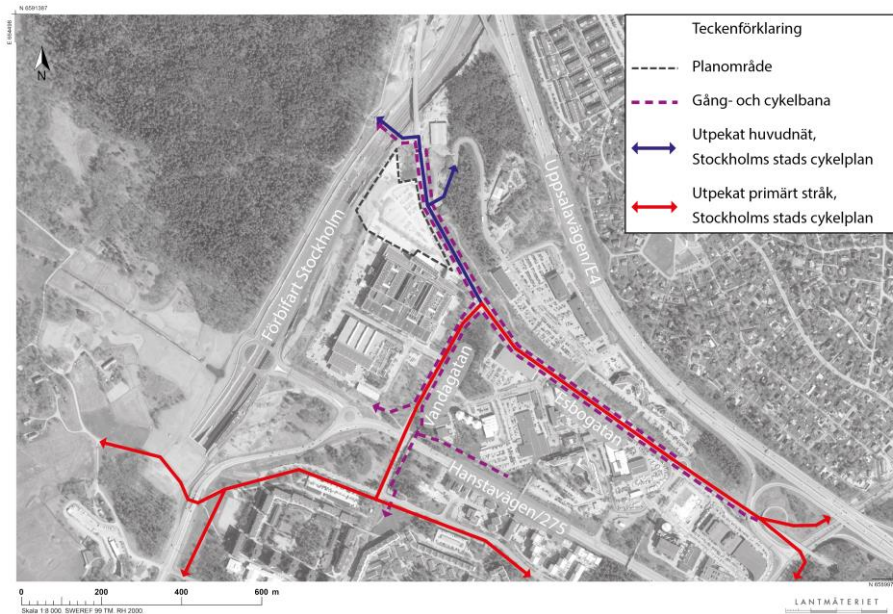
Gångstråken utanför planområdet består av kombinerade gång- och cykelbanor med en bredd på cirka 2,5 - 3,0 meter längs båda sidor av Esbogatan. Dessa stråk kopplar planområdet till Hansta naturreservat i nordväst och Sollentuna centrum i öster. Även längs Vandagatan finns kombinerade gång- och cykelbanor med en bredd på cirka 3,0 - 3,5 meter på båda sidor, som ansluter norrut mot Esbogatan och söderut till Akalla centrum.

Längs östra sidan Vandagatan sträcker sig ett primärt cykelstråk, som sträcker sig öster om korsningen Vandagatan/Esbogatan. Väster om korsningen Vandagatan/Esbogatan på norra sidan Esbogatan sträcker sig ett huvudcykelstråk som ska ansluta norr om planområdet till en ny gång- och cykelbro över Förbifart Stockholm, som leder till Hansta naturreservatet. Se Figur 3.

Från Vandagatan och Esbogatan leds gångbanor på kvartersmark till huvud- och sekundär entré. Cykeltrafik hänvisas på kvartersmark till blandtrafik.

I direkt anslutning till huvudentrén finns ett låsbart cykelhus med cirka 70 cykelparkeringsplatser. Det nuvarande parkeringsbehovet för cykel har beräknats utifrån ingångna hyresavtal. Under 2024 genomfördes en resvaneundersökning bland sittande hyresgäster samt en okulär besiktning av parkeringsytorna inom Vanda 3 för cykel. Undersökningen visade att mellan 10

och 30 platser i cykelhuset är upptagna dagligen vid god väderlek under sommarhalvåret. Under vinterhalvåret används platserna mycket sporadiskt. Endast 2 anställda angav att de reser med cykel till och från jobbet. Belägningsgraden varierar därmed över året mellan 3% och 43%.



Figur 3 Gång och cykelnätet i anslutning till planområdet enligt Stockholms stads cykelplan.

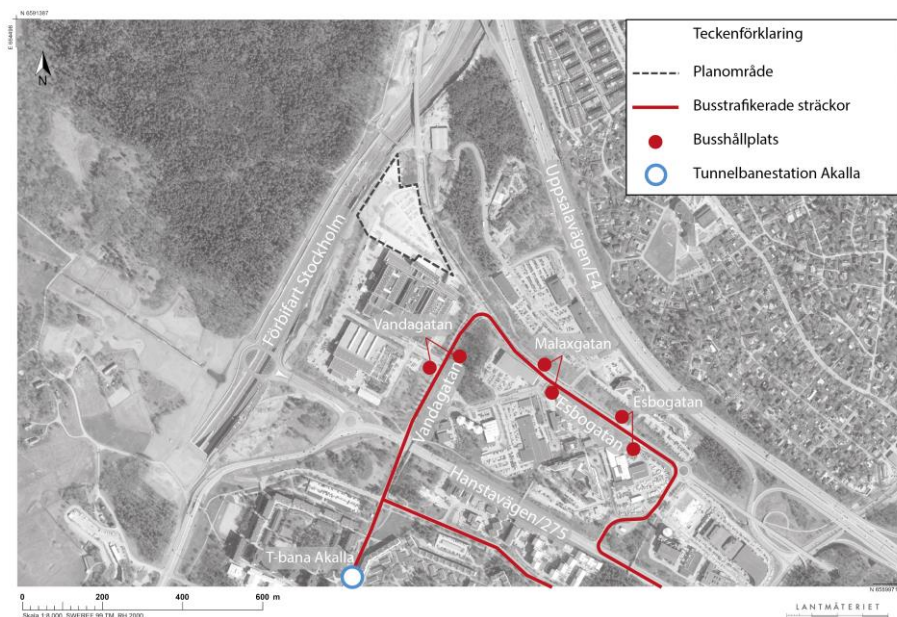
## 2.2 Kollektivtrafik

Intill planområdet finns hållplatser som trafikerar mot Stockholms centralstation, Kista, Bromma, Vällingby, Akalla T-bana samt pendeltågsstationerna i Sollentuna, Barkarby och Jakobsberg. Akallas buss- och tunnelbanestation ligger cirka 1,2 km gångväg bort.

Busshållplats Vandagatan, som trafikerar av busslinjerna 155, 197, 518 och 567, är belägen på runt 200 meters gångavstånd från planområdet. Hållplatsen är utformad som en fickhållplats och är försedd med väderskydd i båda riktningarna.

Busshållplats Malaxgatan är belägen längs Esbogatan och trafikerar av busslinjerna 155, 197, 518, 537 och 567, och är belägen på cirka 300 meters gångavstånd från planområdet. Hållplatsen är utformad som en körbanehållplats och är försedd med väderskydd i båda riktningarna.

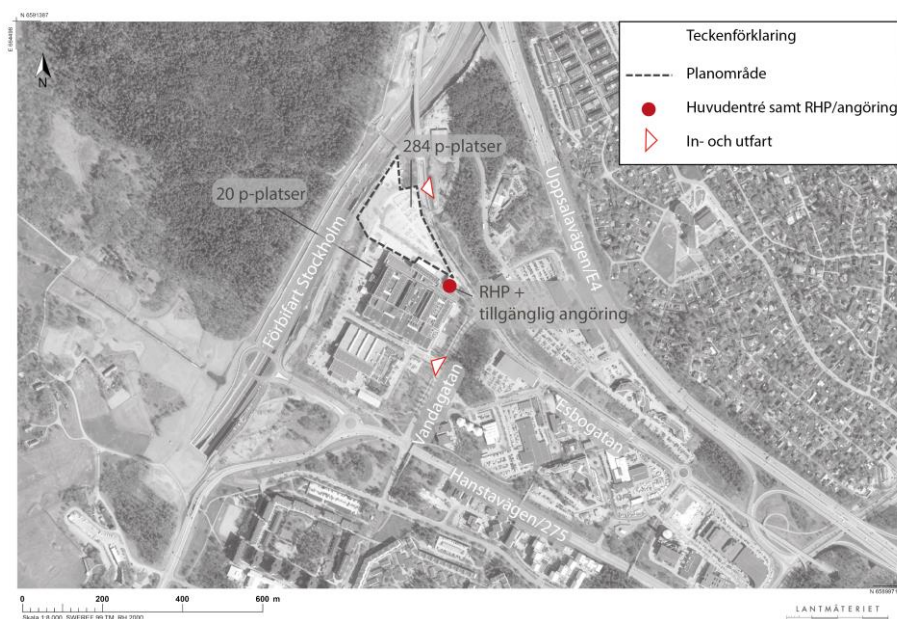




Figur 4 Översikt kollektivtrafik i anslutning till planområdet.

## 2.3 Motorfordonstrafik

Planområdet ligger öster om Förfart Stockholm, nära E4:an, med infarter från Vandagatan och Esbogatan. Lastkaj och en parkeringsplats är belägna nordväst om den befintliga byggnaden. Tillgänglig angöring och cykelparkering finns vid huvudentrén mot Esbogatan. Parkeringsplatsen i nordöst, som försörjer befintliga verksamheter inom fastigheten, rymmer totalt cirka 284 parkeringsplatser utöver detta finns det cirka 20 parkeringsplatser väster om huvudbyggnaden, se Figur 5. Totalt finns det 304 parkeringsplatser.



Figur 5 Översikt över bilparkeringsplatser på fastigheten Vanda 3 i nuläget.

### 2.3.1 Parkeringsbehov i nuläge

Det nuvarande parkeringsbehovet har tagits fram av Barings utifrån ingångna hyresavtal samt genom en resvaneundersökning som genomfördes under hösten 2024. Undersökningen omfattade även okulärbesiktning av parkeringsytorna inom Vanda 3. Undersökningen visade att av cirka 250 anställda reser cirka två tredjedelar till och från jobbet med bil medan resterande reser med kollektivtrafik. Endast en liten andel tar sig till och från jobbet med cykel. Vidare visade undersökningen att beläggningen på såväl uthyrda parkeringsplatser som på besöksparkeringsplatser var cirka 60%. Detta beror sannolikt på en väl tilltagen besöksparkeringsyta samt att många av de anställda arbetar i skift vilket innebär att parkeringsplatserna används vid olika arbetstider under dygnet.

Av det totala antalet parkeringsplatser på den nordöstra parkeringsplatsen är 110 parkeringsplatser uthyrda och 47 parkeringsplatser dedikerade för besöksparkering. Enligt resvaneundersökning från 2024 har dessa 157 parkeringsplatser i nuläget en beläggning på runt 60%. De resterande 127 parkeringsplatserna inom fastigheten står idag helt outnyttjade, se Tabell 1.

Detta innebär att det aktuella behovet av parkering för hela fastigheten ligger på cirka 115 parkeringsplatser, se Tabell 1.

Tabell 1 Beräkning av fastighetens aktuella parkeringsbehov.

| Parkeringsplatser i nuläge                                        | Antal      | Beläggningsgrad i nuläge | Parkeringsbehov i nuläge |
|-------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------|--------------------------|
| Parkeringsplatser väster om huvudbyggnaden                        | 20         | 100%                     | 20                       |
| Besöksparkering vid den nordöstra parkeringsplatsen               | 47         | 60%                      | 29                       |
| Uthyrda parkeringsplatser vid den nordöstra parkeringsplatsen     | 110        | 60%                      | 66                       |
| Outnyttjade parkeringsplatser vid den nordöstra parkeringsplatsen | 127        | 0%                       | 0                        |
| <b>TOTALT</b>                                                     | <b>304</b> | <b>44%</b>               | <b>115</b>               |





### 3.1 Gång och cykeltrafik

Vid in- och utfarten från Esbogatan föreslås ett nytt övergångsställe och den allmänna gång- och cykelbanan breddas i anslutning. I övrigt påverkar planförslaget inte den befintliga gång- och cykelbanan på Esbogatan och Vandagatan.

### 3.2 Kollektivtrafik

Hållplatsläget Vandagatan och Malaxgatan ligger kvar i befintligt läge och påverkas ej av planförslaget.

### 3.3 Motorfordonstrafik

Planförslaget innebär att in- och utfarter från Vandagatan och Esbogatan kvarstår. Vid in- och utfarten från Esbogatan föreslås att öka trafiksäkerheten genom att anlägga ett nytt övergångsställe för gående och cyklister längs västra sidan av Esbogatan.

I samband med den föreslagna bebyggelsen anläggs en ny markparkering norr om den nya exploateringen och ett flertal nya parkeringsplatser skapas, fördelade över fastigheten, för att öka tillgängligheten till de olika verksamheterna. Enligt planförslaget finns det totalt 200 parkeringsplatser inklusive 3 parkeringsplatser för rörelsehindrade (RHP), se Figur 6.

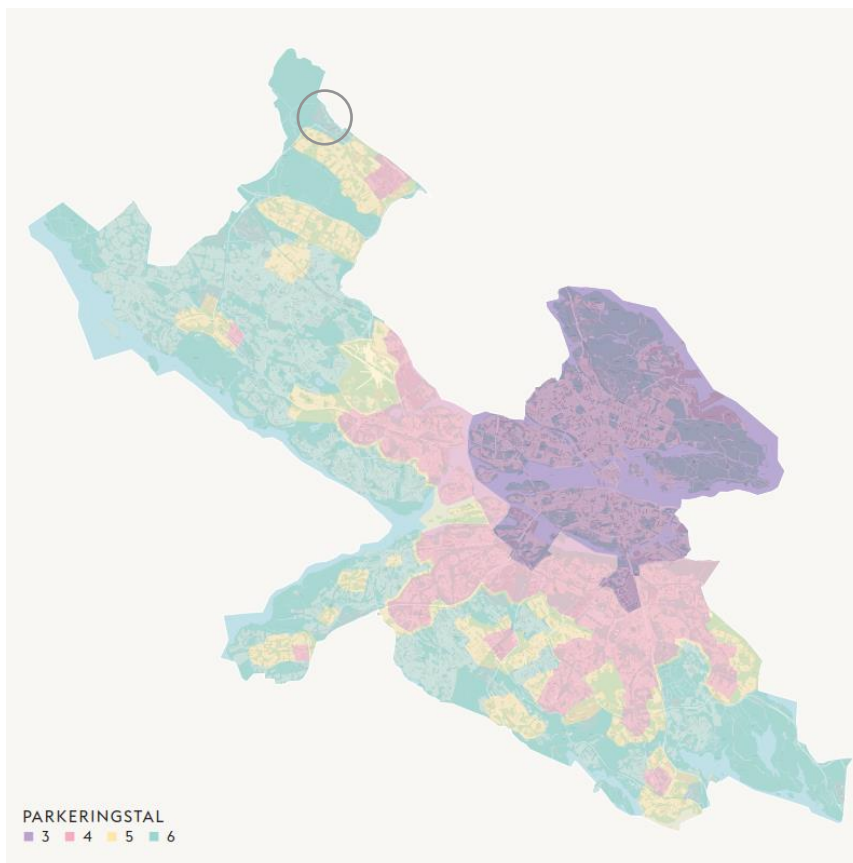
Parkeringsplatserna föreslås få ett mått av 2,5 x 5,0 meter och rörelsehindrade parkeringsplatserna (RHP) med måttet 5,0 x 5,0 meter. Parkering och angöring löses på kvartersmark med inslag av träd och växtlighet. Parkeringsplatserna ska i största möjliga mån samnyttjas mellan olika verksamheter på fastigheten Vanda 3.

Tillgänglig angöring och cykelparkering vid huvudentrén samt befintliga lastkajplatser kommer inte att påverkas av planförslaget.

## 4 Parkeringsbehov

Parkeringsbehovet för bil och cykel baseras på de antaganden som har gjorts avseende antalet besökare och anställda. Utgångspunkt för utredningen är Stockholms stads nya mål och styrdokument *"Stockholm stad mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion"*. Styrdokumentet är ännu inte politiskt antaget och fungerar som underlag för resonemang med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen.

Enligt stadens styrdokument ligger planområdet i zon 6, se Figur 7.



Figur 7 Illustration över modell för mobilitet och parkering, planområdet är markerat med grå cirkel.  
Källa: Stockholms stads, "Mobilitet och parkering riktlinjer vid nyproduktion" (ej antagen).



## 4.1 Mobilitetsåtgärder för andra ändamål

För att uppmuntra ett hållbart resande till och från arbetsplatser eller andra verksamheter ska fastighetsägaren tillskapa mobilitetsåtgärder. Enligt styrdokument "Stockholm stad mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion" (ej antagen) ska ett grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder tillskapas i samtliga projekt där det planeras för verksamheter.

Det grundläggande mobilitetsutbudet är ett ska-krav för till fastighetsägare och består av:

- Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- Laddstationer för laddning av el-cykelbatterier.
- Omklädningsrum med duschmöjlighet samt torkskåp.
- Löpande målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitets-erbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
- Flexibla parkeringsplatser.
- Kostnaden för bilparkering ska särredovisas för verksamheten.

## 4.2 Bilparkering

Planförslaget möjliggör nya arbetsplatser inom lager, datacenter och kontor. En stor del av anställda i den nya och befintliga verksamheter kommer att arbeta i skift. Genom att ha skiftarbete sprids arbetstiderna ut över hela dagen, vilket innebär att färre bilar är parkerade samtidigt. Detta leder till en mer effektiv användning av parkeringsyta och minskad belastning på den omgivande infrastrukturen.

Nedan redovisas en beräkning av parkeringsbehovet för bilparkering vid dimensionerande exploatering. Den planerade exploateringen omfattar totalt 25 000 kvadratmeter för lager, datacenter och kontor, se Tabell 2.

Tabell 2 Ytasammanställning.

| Kategori      | Yta               | Andel        |
|---------------|-------------------|--------------|
| Lager         | 12 000 kvm        | 48 %         |
| Datacenter    | 12 100 kvm        | 48,4 %       |
| Kontor        | 900 kvm           | 3,6 %        |
| <b>TOTALT</b> | <b>25 000 kvm</b> | <b>100 %</b> |

I Stockholms stads styrdokument "Mobilitet och parkering, Riktlinjer vid nyproduktion" (ej antagen) finns det endast ett parkeringstal för lokaler för kontor. Det finns inget specifikt parkeringstal framtaget för kategorierna lager. Därför utgår bedömningen från parkeringsnormen i grannkommunen Järfälla som referens, se Figur 8.

Järfälla kommuns parkeringstal avgörs utifrån planområdets avstånd till kollektivtrafikens stamnät och avstånd till city, tillgång till service och andra urbana aktiviteter. I beräkningen anses att planområdets läge motsvarar zon B

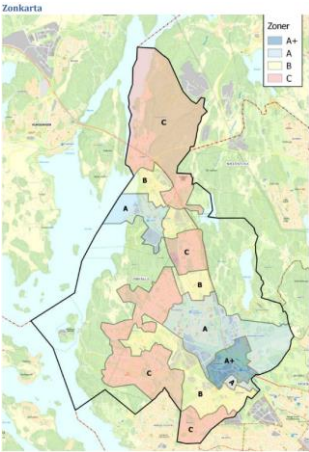
enligt Järfällas parkeringsnorm, se Figur 9. Detta utgör grunden för beräkningen av parkeringsbehovet för kategorien lager.

Verksamheter

Parkeringsstalen anger minsta antal bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA.

|                                                           | Zon A+ | Zon A | Zon B | Zon C |
|-----------------------------------------------------------|--------|-------|-------|-------|
| Kontor                                                    | 5      | 7     | 12    | 18    |
| Mindre handel, närservice eller restaurang i bottenvåning | 0      | 0     | 0     | 0     |
| Handel i egen fastighet eller större lokal i bottenvåning | 15     | 18    | 24    | 29    |
| Restaurang, egen fastighet                                | 8      | 12    | 20    | 24    |
| Hotell, vandrarhem                                        | 4      | 5     | 8     | 10    |
| Förskola, integrerad i bostadskvarter                     | 0      | 0     | 0     | 3     |
| Förskola, friliggande                                     | 3      | 3     | 5     | 5     |
| Grundskola                                                | 3      | 4     | 6     | 6     |
| Gymnasium och eftergymnasial utbildning                   | 4      | 5     | 7     | 7     |
| Lager                                                     | 2      | 3     | 4     | 6     |
| Industri                                                  | 2      | 3     | 7     | 10    |
| Vårdcentral och sjukhus i egen fastighet                  | 15     | 18    | 24    | 29    |

Figur 8 Referens parkeringsnorm från Järfälla kommun. Parkeringsstal anger minsta antal bilplatser per 1000 kvm BTA för verksamheter.



Figur 9 Zonkarta från parkeringsnorm från Järfälla kommun.

För att fastställa ett rimligt parkeringstal för ett datacenter med få anställda har en omvärldsbevakning genomförts för att göra en bedömning. Undersökningen visar att de flesta datacenter utgår från ett behov av 2 till 3 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. Eftersom planområdet har en god anslutning till kollektivtrafik baseras beräkningen på ett parkeringsbehov på 2 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA.

Enligt beräkningen uppstår ett totalt behov av cirka 78 parkeringsplatser för den nya exploateringen, se Tabell 3.

Besöksparkering för den nya exploateringen inkluderas i det totala parkeringsbehovet. Detta förutsätter att parkeringsplatserna samnyttjas och att det därför inte finns reserverade platser för anställda. Parkering för rörelsehindrade ska enligt Boverkets byggregler kunna anordnas efter behov och inom 25 meter från tillgängliga entréer.

Tabell 3 Beräkning av det totala parkeringsbehovet för bil inklusive besöksparkering.

| Parkeringsberäkning bil |            |                        |                            |
|-------------------------|------------|------------------------|----------------------------|
| Kategori                | Yta (BTA)  | P-platser/1000 kvm BTA | Antal bilparkeringsplatser |
| Lager                   | 12 000 kvm | 4                      | 48                         |
| Datacenter              | 12 100 kvm | 2                      | 25                         |
| Kontor                  | 900 kvm    | 0-5                    | 5                          |
| <b>TOTALT</b>           |            |                        | <b>78</b>                  |

Det totala behovet för hela fastigheten inklusive tillkommande exploatering bedöms på 193 parkeringsplatser, se Tabell 4.

Därmed uppfyller planerad ny markparkering samt befintliga parkeringsplatser inom fastighet Vanda 3 behovet för den framtida och befintliga verksamheten med totalt 200 planerade parkeringsplatser. Placering av markparkering visas i Figur 6.

Det finns ett överskott av 7 parkeringsplatser, vilket ger möjligheter till ökad flexibilitet i gestaltning och samnyttjande av ytorna.

Tabell 4 Beräkning av det totala parkeringsbehovet för bil för hela fastighet.

| Beräkning parkeringsbehovs bil                               |            |
|--------------------------------------------------------------|------------|
| Parkeringsbehov för tillkommande exploatering, se Tabell 3.  | 78         |
| Aktuellt parkeringsbehov enligt belägningsgrad, se Tabell 1. | 115        |
| <b>TOTALT</b>                                                | <b>193</b> |

### 4.3 Cykelparkering

Enligt Stockholms stads riktlinjer ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering skapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard. Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fast- och ramlåsning.

Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark med en rekommendation om att minst 75 procent lokaliseras inomhus. Utöver detta ska även tio procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer.

Nedan görs en beräkning av parkeringsbehovet för cykel vid dimensionerande exploatering.

Tabell 5 Parkeringsberäkning cykel enligt Stockholms stads styrdokument "Mobilitet och parkering, Riktlinjer vid nyproduktion"

| Parkeringsberäkning cykel, enligt Stockholms stads styrdokument |            |                        |                              |
|-----------------------------------------------------------------|------------|------------------------|------------------------------|
| Kategori                                                        | Yta (LOA)  | P-platser/1000 kvm LOA | Antal cykelparkeringsplatser |
| Lager, datacenter, kontor                                       | 21 250 kvm | 15                     | <b>319</b>                   |

Tabell 6 Parkeringsberäkning cykel, rekommenderat projektspecifikt parkeringstal

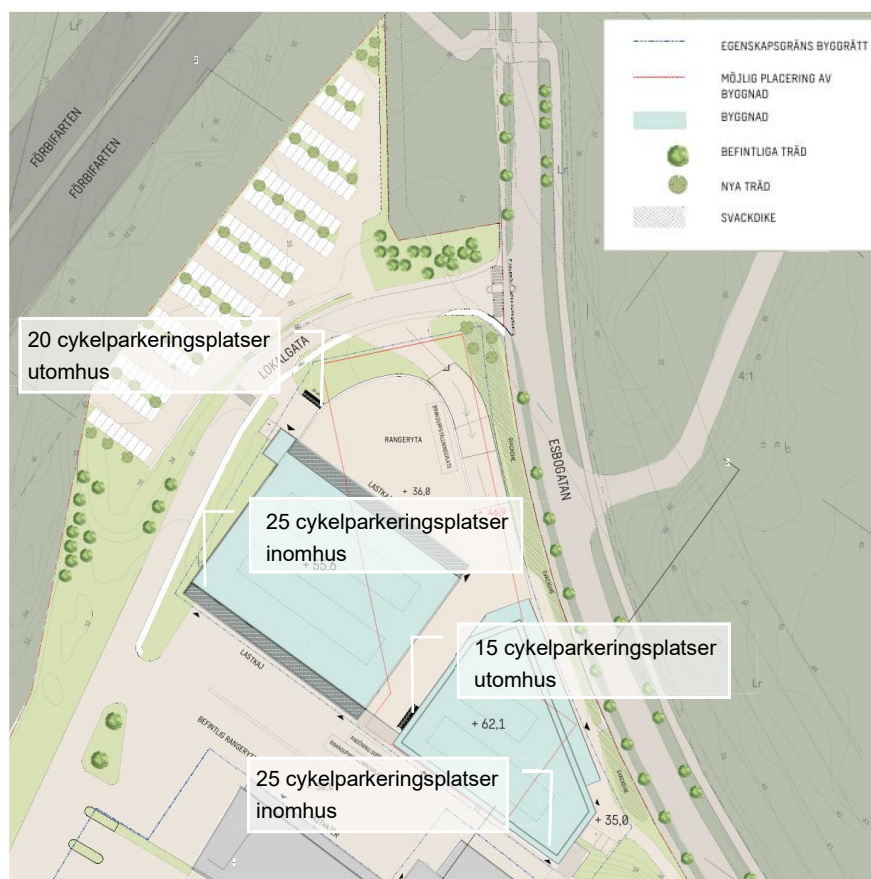
| Parkeringsberäkning cykel, rekommenderat projektspecifikt parkeringstal |            |                        |                              |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------|------------------------------|
| Kategori                                                                | Yta (LOA)  | P-platser/1000 kvm LOA | Antal cykelparkeringsplatser |
| Lager, datacenter, kontor                                               | 21 250 kvm | 4                      | <b>85</b>                    |

Enligt Stockholms stads styrdokument "Mobilitet och parkering, Riktlinjer vid nyproduktion" (ej antagen) har parkeringsbehovet för cykel inom planområdet beräknats till 319 platser. Det finns dock flera faktorer som motiverar en justering av detta parkeringstal.

Utifrån planområdets läge, kvaliteten på den kringliggande gång- och cykelinfrastrukturen, avståndet till kollektivtrafiken samt det förväntade antalet anställda och arbete i skift inom området, rekommenderas en anpassning av cykelparkeringstalet.

Baserat på dessa faktorer föreslås ett parkeringstal om 4 cykelplatser per 1000 kvm LOA, vilket innebär ett behov av 85 cykelparkeringsplatser. Cykelparkeringens föreslagna placering visas i Figur 10.

Det är av stor vikt att de cykelparkeringar som byggs görs lättillgängliga och håller hög standard. Det rekommenderas att kontinuerligt mäta belägningsgraden och genomföra resvaneundersökningar för att tidigt identifiera om behovet av cykelparkering ökar i den framtida verksamheten. Om behovet av fler cykelparkeringar uppstår bör överskottsplatser för bilparkering omvandlas till cykelparkering. Detta främjar hållbart resande och säkerställer att framtida behov av cykelparkering kan mötas på ett effektivt och hållbart sätt.



Figur 10 Översikt fördelning av planerad cykelparkering för den nya exploateringen. Källa: Sweco.



## 5 Trafikflöden

I detta kapitel beskrivs vilka flöden och vilken typ av trafik/fordon som kan förväntas till de föreslagna verksamheterna samt hur denna trafik kan antas köra in/ut ur planområdet.

### 5.1 Trafikalstring från verksamheterna

För att bedöma/beräkna den tillkommande trafiken från de nya verksamheterna utgår beräkningarna ifrån antal kvm BTA tillsammans med bedömningar av antal anställda på verksamheterna. Den planerade exploateringen omfattar totalt 25 000 kvadratmeter för lager, datacenter och kontor, se Tabell 2 i ovan kapitel. En stor del av anställda kommer att arbeta i skift. Genom att ha skiftarbete sprids arbetstiderna ut över hela dagen, vilket innebär att även trafiken sprids ut över dagen.

Två olika metoder har använts för att beräkna en trolig trafikalstring för de nya verksamheterna:

- Utifrån antal anställda
- Utifrån antal parkeringsplatser

Först görs en beräkning med hjälp av antal anställda och antagen färdmedelsandel med bil till området. Andra metoden utgår ifrån planerade antal parkeringsplatser enligt beräkningarna i tidigare kapitel. Utifrån de olika metoderna görs en bedömning av vad som är en rimlig trafikalstring från området.

#### 5.1.1 Beräkning utifrån antal anställda

Enligt uppgifter handlar det om omkring 200–600 anställda, beroende på vilken verksamhet det blir mest av.

En resvaneundersökning för sittande hyresgäster genomfördes under hösten 2024 (se även kapitel 2). Undersökningen visade att av cirka 250 anställda reser cirka två tredjedelar till och från jobbet med bil medan resterande reser med kollektivtrafik. Endast en liten andel tar sig till och från jobbet med cykel. Det bedöms som troligt att även de nya verksamheterna följer samma mönster vad gäller färdmedel till planområdet. En färdmedelsandel på 67 % bil används därför i beräkningen.

Varje anställd bedöms ta sig till och från arbetet under en vanlig dag (vardag), vilket innebär 2 resor/bilförflyttningar per dag. Ett dygnsflöde för anställda kan därmed beräknas, se Tabell 7.

Utöver dygnsflödet för anställda är det även annan trafik till och från planområdet, så kallad nyttotrafik. Detta är exempelvis besökare, post, leveranser, distributionstrafik och sophantering. En schablon på 15 % används (baserat på användarhandledning till Trafikalstringsverktyget<sup>1</sup>).

Totalt dygnsflöde beräknas till omkring 300–925 fordon/dygn, beroende på antal anställda.

Tabell 7 Beräkning av trafikflöde utifrån antal anställda.

| Antal anställda | Bilandel | Antal anställda som anländer med bil | Bilförflyttning per dag och anställd | Dygnsflöde anställda | Nyttotrafik (15 %) | Totalt dygnsflöde |
|-----------------|----------|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| 200             | 67 %     | 134                                  | 2                                    | 268                  | 40                 | 308               |
| 600             | 67 %     | 402                                  | 2                                    | 804                  | 121                | 925               |

5.1.2 Beräkning utifrån parkeringsplatser

Antalet parkeringsplatser har beräknats ovan i denna utredning. Totalt beräknas det behövas 78 bilparkeringsplatser för de nya verksamheterna. De anställda kommer troligtvis arbeta i skift, vilket innebär att en parkeringsplats kan användas av flera anställda under ett dygn. För lager och datacenter antas de anställda arbeta i skift (fördelat på tre skift under ett dygn), det innebär att en parkeringsplats kan användas av 3 anställda under ett dygn. Varje anställd kör till och från arbetet, vilket innebär 6 bilförflyttningar per parkeringsplats. För kontor antas de anställda inte arbeta i skift, vilket innebär 2 bilförflyttningar per parkeringsplats.

Även i denna beräkningsmetod tillkommer nyttotrafik (leveranser, besökare mm). Schablon på 15 % används även här.

Totalt dygnsflöde utifrån antalet parkeringsplatser beräknas till totalt 515 fordon/dygn, se Tabell 8.

Tabell 8 Beräkning av trafikflöde utifrån antal parkeringsplatser.

| Kategori      | Antal bilparkeringsplatser | Bilförflyttning per p-plats | Dygnsflöde anställda | Nyttotrafik (15 %) | Totalt dygnsflöde |
|---------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| Lager         | 48                         | 6                           | 288                  | 43                 | 331               |
| Datacenter    | 25                         | 6                           | 150                  | 23                 | 173               |
| Kontor        | 5                          | 2                           | 10                   | 2                  | 12                |
| <b>Totalt</b> | <b>78</b>                  |                             | <b>448</b>           | <b>67</b>          | <b>515</b>        |

5.1.3 Bedömning av framtida trafikflöde

Beräkningarna av trafik till och från området visar på ett vardagsdygnsflöde på mellan 300 och 925 fordon/dygn. Beräkningarna som utgår ifrån planerade parkeringsplatser resulterar i ett flöde på 515 fordon/dygn, vilket är inom spannet från den första beräkningen. Båda beräkningsmetoderna visar på

<sup>1</sup> Trafikverket (2024)  
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8f034d4914504f40811e413e27f596ee/trafikalstringsverktyget---anvandarhandledning-v1.1.pdf>

samma storleksordning i trafikflöde. Trafikflödet beror till stor del på hur många anställda det blir, ett medeltal anställda ger ett flöde på cirka 616 fordon/dygn. Detta ligger relativt nära trafikflödet som erhöles genom beräkningen utifrån parkeringsplatser. Ett rimligt trafikflöde till och från planområdet bedöms vara omkring 600 fordon/dygn.

Vilken typ av trafik/fordon den alstrade trafiken kommer att vara beror på vilka verksamheter det blir, till exempel om det blir traditionell logistik/lagerverksamhet eller "last-mile"-logistik. Från mätningar och tidigare bedömningar från befintliga och planerade industriområden ligger andelen tung trafik ofta på omkring 10-30 %. Andelen tung trafik på Vandagatan är enligt mätningar från 2018 cirka 13-14 %. Esbogatan har en andel tung trafik på cirka 8-11 %. Ett rimligt antagande är att andelen tung trafik för planområdet är ungefär samma som på befintliga närliggande gator, då det är ett befintligt industriområde. Andelen tung trafik bedöms därför vara cirka 10 % av dygnsflödet, vilket innebär cirka 60 tunga fordonsrörelser per dygn.

Maxtimmen för trafiken antas inträffa på eftermiddagen då det är skiftbyte mellan dag och kvällsskift, samt att även resor från anställda på kontor och allmän nyttotrafik bedöms vara hög. Maxtimmesandelen antas vara cirka 30 % av dygnstrafiken, vilket innebär cirka 180 fordon/timme, se Tabell 9.

Största delen av trafiken till området bedöms vara de anställdas resor till arbetsplatsen, det vill säga vanliga personbilar. Nyttotrafiken i form av besökare och vissa leveranser bedöms också vara personbilar eller lättare skåpbilar/mindre lastbilar. Därutöver tillkommer det leveranser och godstrafik som utgörs av tung trafik (större lastbilar).

Tabell 9 Trolig trafikallstring till planområdet.

|                | Antal fordon     | Andel tung trafik | Antal tunga fordon |
|----------------|------------------|-------------------|--------------------|
| Dygnsflöde     | 600 fordon/dygn  | 10 %              | 60 fordon/dygn     |
| Maxtimmesflöde | 180 fordon/timme | 10 %              | 18 fordon/timme    |

## 5.2 Fördelning av trafiken i vägnätet

Den största delen av trafiken till och från det nya området antas köra in/ut via korsningen på Esbogatan. Detta är den närmaste vägen ut till allmänt vägnät och parkeringen för anställda är placerad i nära anslutning till korsningen. Gatustrukturen väster om den befintliga byggnaden där Bold Printing Stockholm sitter bedöms inte vara genomfartsgata, utan en gata som används för angöringsyta/vändplatser för leveranser bakom byggnaden. Därför antas endast 5 % av trafiken köra via in/utfarten på Vandagatan. Det bedöms främst vara besökare och/eller servicefordon som trafikerar via korsningen på Vandagatan.

Fördelning av trafiken i vägnätet är baserat på ett grovt antagande om att cirka 60 % antas bo norr om Stockholm och 40 % söder om Stockholm. En stor andel av trafiken bedöms trafikera mot Hanstavägen (som i sin tur leder till både E4 och E18). I anslutning till Hanstavägen byggs även en trafikplats mot förbifart Stockholm (denna del planeras att öppna år 2026, medan hela förbifarten planeras öppna år 2030).

Trafiken som ska söderut antas trafikera mot Hanstavägen. Även en viss del av trafiken som ska norrut antas trafikera via Hanstavägen, då detta är en gen väg

mot de större vägarna, särskilt när förbifarten är öppnad. Cirka 70 % av trafiken (i båda korsningar) antas därför trafikera mot Hanstavägen. Resterande 30 % antas trafikera mot Norra Kolonnvägen. Norra Kolonnvägen leder bland annat till Sollentuna centrum och kan även vara en väg för att ta sig norrut på E4:an.

Totalt tillkommande trafikflöde på Norra Kolonnvägen antas vara cirka 180 fordon/dygn och tillkommande trafikflöde på södra delen av Vandagatan antas vara 420 fordon/dygn. Figur 11 visar antagen fördelning av trafiken från planområdet.



Figur 11 Antagen fördelning av tillkommande trafik från planområdet.



Together with our clients  
and the collective  
knowledge of our 22,000  
architects, engineers and  
other specialists, we co-  
create solutions that  
address urbanisation,  
capture the power of  
digitalisation, and make our  
societies more sustainable.

Sweco – Transforming  
society together