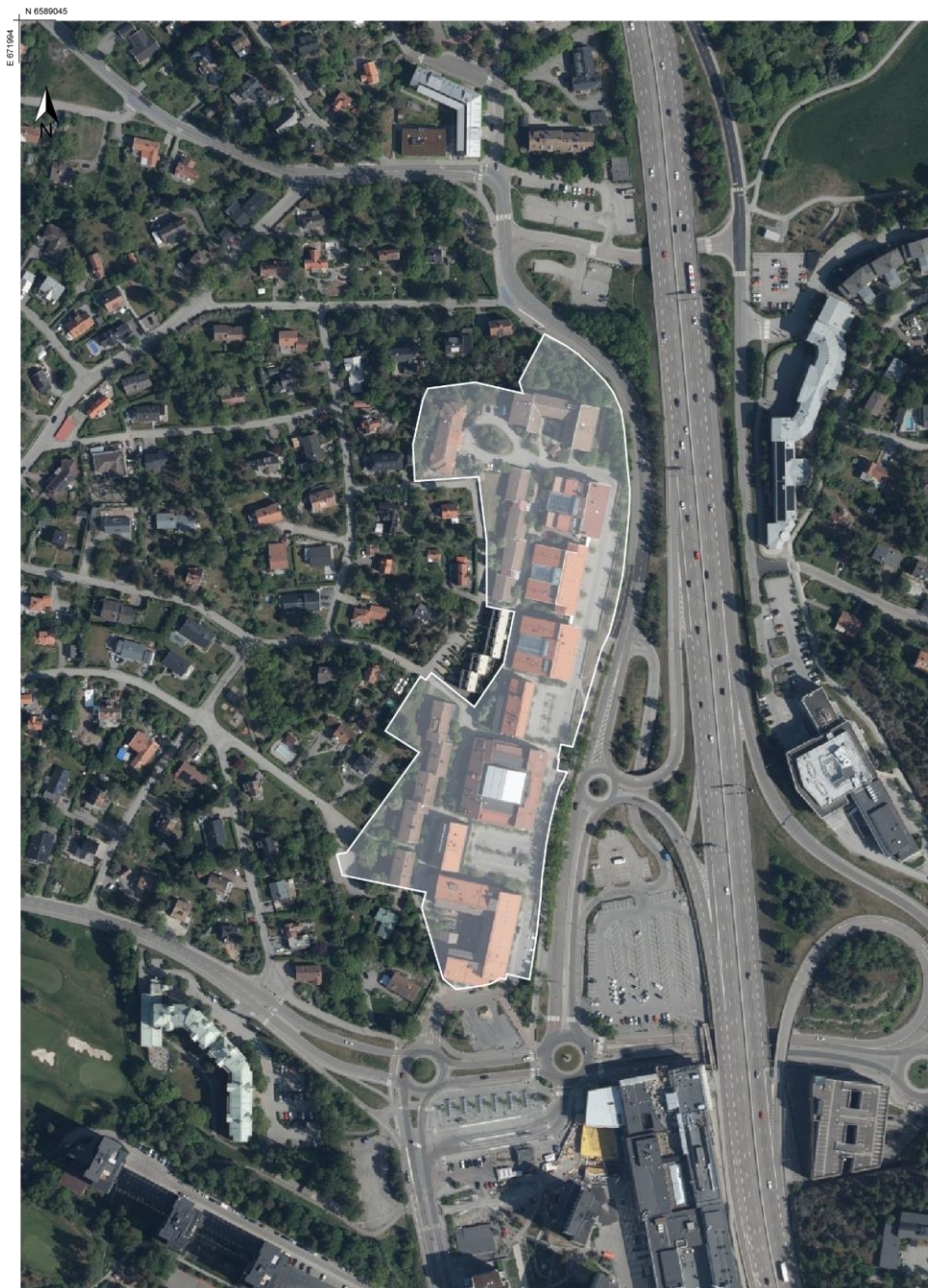


Trafikutredning Svärdet 7

Trafik- och parkeringsanalys för Detaljplan
Svärdet 7, Danderyds kommun



0 60 120 180 m
Skala 1:3 000. SWEREF 99 TM. RH 2000.

Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
0.5	2026-04-09	Version för interngranskning	M. Lindelöf	A. Widing
0.9	2026-04-10	Version för granskning av Danderyds kommun	N. Lindfors	
1.0	2026-04-27	Slutleverans		A. Widing

Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Trafikutredning Svärdet 7
Uppdragsnummer	30108336
Kund	Danderyds kommun
Upprättad av	A. Widing, Sweco. S. Wugk, Sweco. M. Posada, Sweco.
Granskad av	M. Lindelöf, Sweco.
Godkänd av	A. Widing, Sweco.
Datum	2026-04-27
Ver	1.0

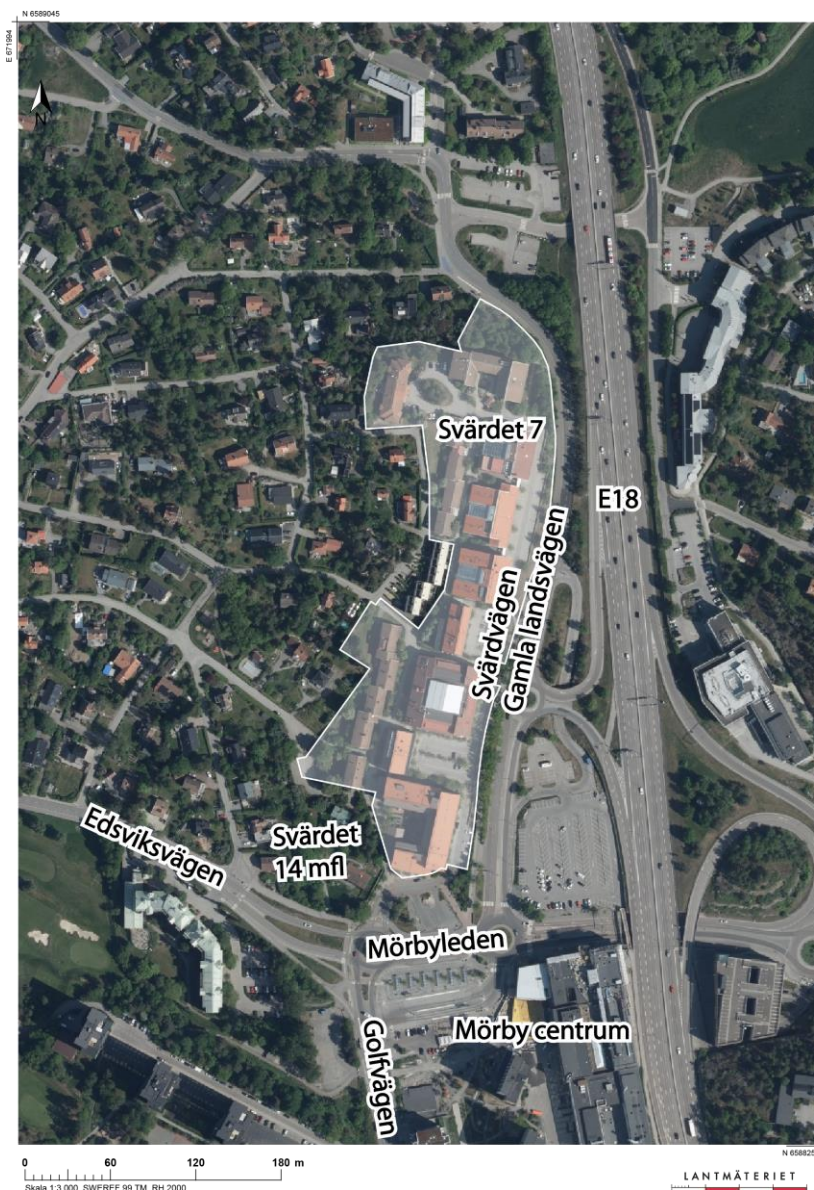
Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Förutsättningar	5
1.3	Syfte	5
1.4	Avgränsning	5
2	Nulägesanalys	6
2.1	Områdesbeskrivning	6
2.1.1	Gång och cykel	6
2.1.2	Kollektivtrafik	7
2.2	Dagens trafikflöden	9
2.2.1	Bil	9
2.2.2	Gång och cykel	10
2.3	Närliggande utvecklingsplaner	10
2.3.1	Ombyggnation vid Mörbyplan	10
2.3.2	Detaljplan Svärdet 14 mfl	10
2.4	Nuvarande parkering	10
3	Trafik- och parkeringsanalys	12
3.1	Scenario	12
3.2	Parkeringsbehov	13
3.2.1	Bilparkering	13
3.2.2	Cykelparkering	13
3.3	Trafikalstring	14
4	Utvärdering och slutsats	17

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I samband med detaljplanearbetet för Svärdet 7 är Danderyds kommun i behov av en enkel trafikutredning. Svärdet 7 är en kontorsfastighet vid Svärdvägen i anslutning till Mörby centrum och innehar 49 670 kvm BTA. I dagsläget tillåts kontor och handel inom fastigheten. Ett mindre hotell finns även i fastighetens norra del. Castellum, genom dotterbolaget Kungsleden Danderyd AB, äger fastigheten och önskar få till en mer flexibel markanvändning i nytt planförslag. Planområdesgräns, med omkringliggande vägar och målpunkter, redovisas i Figur 1.



Figur 1: Planområdesgräns för Svärdet 7 och omkringliggande vägar och målpunkter.

1.2 Förutsättningar

Ny detaljplan för Svärdet 7 syftar till att pröva en mer flexibel markanvändning för området, med fokus på centrumändamål, vuxenutbildning, specialistvård och bostäder. Dagens användning för kontor inkluderas fortsatt i förslaget genom användningsbestämmelsen centrum. Ingen ny bebyggelse tillkommer, bostäder i form av radhus prövas endast för befintlig bebyggelse i fastighetens västra del. Användningsområde för centrum, vuxenutbildning och vård har inte specificerats inom fastigheten utan önskas hållas flexibelt i planförslaget.

1.3 Syfte

Trafikutredning för Svärdet 7 syftar till att översiktligt bedöma hur en förändrad markanvändning kan påverka trafikflöden och parkeringsbehov i framtiden.

1.4 Avgränsning

Trafikutredningen avgränsas till planområdesgräns för Svärdet 7. Svärdvägen är fastighetens anslutande väg och studeras översiktligt i trafikanalysen.

Trafik- och parkeringsanalysen utgår från ett scenario där de mest trafikgenererade verksamheterna studeras, för att säkerställa analys av högsta möjliga trafikflöde.

2 Nulägesanalys

2.1 Områdesbeskrivning

Planområdet angörs primärt från Svärdvägen, med infart från cirkulationsplatsen vid Mörbyleden/Edsviksvägen. Svärdvägen löper utmed planområdets östra sida och avslutas i norr med en vändzon i anslutning till befintlig hotellverksamhet i planområdets norra del, se Figur 2. Det finns även möjlighet att angöra till del av planområdets västra sida via Bergåsstigen och Skogdalsvägen. Genom planområdets bebyggelse löper Klingstastråket som är ett gångstråk som ska bevaras i fortsatta utvecklingsplaner.

Befintlig detaljplan reglerar markanvändningen till främst handel och kontor, men även bostäder tillåts i vissa fall i planområdets västra bebyggelse. Idag utgörs verksamheterna belägna i området av kontor, butiker och restauranger. Men även vårdverksamheter finns i form av vårdcentral, hemtjänst och ungdomsmottagning, se Figur 2. Troligtvis har tillfälligt tillstånd getts för denna typ av verksamheter inom området.



Figur 2: Dagens byggnader och deras huvudsakliga användning. Bakgrundskarta: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

2.1.1 Gång och cykel

Parallellt med Svärdvägen och planområdet löper ett regionalt cykelstråk längs Gamla landsvägen, som kopplar an till kommunalt huvudcykelstråk längs Mörbyleden. Gång- och cykelstråket separeras från körbanan med kantsten i norr och en skiljeremsa om cirka 1–3 meter i form av vegetation i söder.



Figur 3: Regionalt cykelstråk (orange), kommunalt huvudcykelstråk (rosa). Källa: Danderyds kommun.



Figur 4: Regionalt cykelstråk som löper längs planområdet. Källa: Google maps, 2024.

2.1.2 Kollektivtrafik

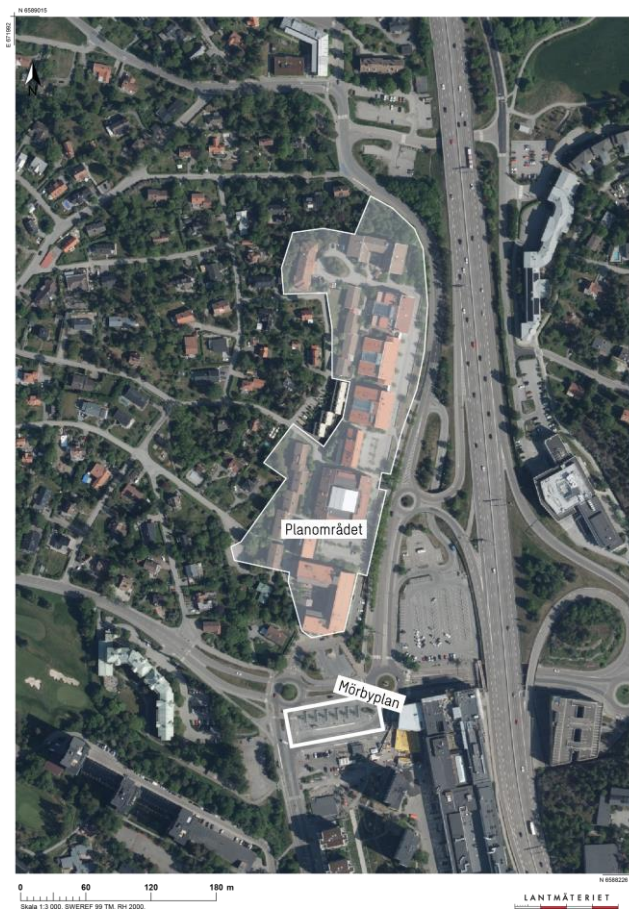
Planområdet är beläget cirka 100 meter från Mörby centrum, som trafikeras av såväl tunnelbanans röda linje som ett flertal busslinjer. Mörby centrum utgör ändstation för tunnelbanan och kopplar området till centrala Stockholm och vidare mot Fruängen. Tunnelbanan har en turtäthet på cirka 5 minuter under högtrafik.

Flertalet busslinjer trafikerar även Mörby centrum med både linjer inom kommunen och kommunöverskridande, se en sammanställning i Tabell 1 nedan.

Tabell 1: Sammanställning av kollektivtrafik som trafikerar Mörby centrum.

Färdmedel	Nummer	Linje	
Tunnelbana	14	Mörby centrum - Fruängen	
	601	Sätra äng - Svalnäs	
	602	Danderyds sjukhus – Djursholms torg	
	604	Danderyds sjukhus – Högärns stn	
	605	Danderyds sjukhus – Gribbylund	
	Buss	606	Danderyds sjukhus – Djursholms torg
		607	Danderyds sjukhus – Sollentuna station
		610	Danderyds sjukhus – Vallentuna (Rosengården)
		611	Danderyds sjukhus – Täby Kyrkby
		613	(Sollentuna station -) Danderyds sjukhus – Skarpäng
629		Danderyds sjukhus – Ullna strand	

Hållplatsläget ligger vid Mörbyplan, nordöst om Mörby centrum (se Figur 5), vilket innebär att man når planområdet direkt efter passering av Mörbyleden.



Figur 5: Karta som visar närmsta hållplatsläge för buss.

2.2 Dagens trafikflöden

Kommunen utförde under 2023 och 2024 trafikmätningar i form av slangmätningar och radarmätningar i närområdet (Mörbyleden). Även Trafikverket har mätt trafiken i närområdet (på E18 med tillhörande på- och avfartsramper), senast 2022.

I trafikutredningen för Mörby centrum¹ kompletterades dessa datakällor med parkeringsdata från Skandia och två drönarfilmningar över de två cirkulationsplatserna på Mörbyleden, utförda 2023-10-09.

Mest relevant för denna utredning är den drönarfilmning som fångade trafikflödet in till planområdena, från cirkulationen vid Mörbyleden in via Svärdvägen. Drönarfilmen genomfördes under två intervaller förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimmar. Detta innebär att dygnsflöden ej finns tillgängliga för Svärdvägen, utan endast maxtimmesflöden.

2.2.1 Bil

Enligt trafikmätningar på Mörbyleden, väster om E18, från 2023 uppgick ÅDT till 9 400 fordon per dygn, medan ÅVDT uppgick till cirka 10 500. Maxtimmarnas andelar av hela dygnets trafik uppgår till cirka 9 procent. Andelen tung trafik är cirka 9 procent.

På E18 är det totala trafikflödet (ÅDT, uppmätt 2022) över 66 000 fordon/dygn, varav cirka 4 procent tung trafik.

Enligt trafikanalysen, som togs fram för Mörby centrum 2023, uppgick trafikflödet på Svärdvägen till cirka 265 fordon under förmiddagens maxtimme och cirka 240 fordon under eftermiddagens maxtimme.

Då dygnsmätningar saknas för Svärdvägen får antaganden göras för att räkna upp maxtimmesflödena till dygnsnivå. Bostäder och kontor har generellt sett en mer samlad maxtimme, handel, restauranger och vård något mindre samlad. På en större väg som inte är i direkt anslutning till verksamheterna (exempelvis Mörbyleden) är maxtimmens andel av dygnets trafik ofta cirka 10 procent.

Andelen av dygnets trafik som sker under de två maxtimmarna (morgonen respektive eftermiddagen) är okänd, men antas här vara 15 procent. Detta är högre än den uppmätta maxtimmesandelen på Mörbyleden, 10 procent. Detta antagande görs då det är troligt att de verksamheter som finns i fastigheten idag (huvudsakligen kontor) ger upphov till mer koncentrerade trafikflöden än de som uppstår i det övergripande vägnätet. Med detta antagande kan vardagsdygnets trafik beräknas till 1 500 fordon/dygn.

Med ett standardantagande om att årsdygnstrafiken (ÅDT) utgör 90 procent av årsvardagsdygnstrafiken (ÅVDT) är därmed nuläget ÅDT på Svärdvägen 1 700 fordon/dygn.

För rimlighetsbedömning kan ÅVDT jämföras med antalet parkeringsplatser i fastigheten, som är 577. ÅVDT 1 700 skulle innebära tre fordonsrörelser per p-plats och vardagsdygn. Detta bedöms rimligt i relation till de blandade verksamheterna på fastigheten, där kontor ger upphov till färre resor, medan övriga verksamheter (hotell, restauranger, körskola, hemtjänst, med flera), har större omsättning per p-plats.

¹ Trafikanalys Mörby centrum (Sweco, 2024)

2.2.2 Gång och cykel

I trafikanalysen för Mörby centrum baseras gång- och cykelflöden på den drönarfilmning som genomfördes 2023-10-09 under delar av morgonens och eftermiddagens maxtimme. För gång kan ett högt flöde utläsas från Mörbyplan över Mörbyleden i riktning norrut mot Gamla landsvägen/Svärdvägen. Detta gäller både under förmiddag och eftermiddag. För cykel kan ett högt flöde utläsas över passagen vid Edsviksvägen/Mörbyleden samt Golfvägen/Mörbyleden.

2.3 Närliggande utvecklingsplaner

I närliggande område pågår utvecklingsplaner som är relevanta för att analysera trafikflöden på sikt inom planområdet. Nedan listas relevanta utvecklingsprojekt.

2.3.1 Ombyggnation vid Mörbyplan

Söder om planområdet planeras ombyggnation av infrastrukturen runt Mörbyplan. Projektet innefattar en omdisponering av ytor mellan olika trafikslag längs Mörbyleden och Edsviksvägen. Parkeringsytan vid Svärdvägens infartsläge byggs om och parkeringsplatser utökas. Bussterminalen utanför Mörby centrum föreslås att optimeras för att på sikt kunna öka antalet resenärer från terminalen. Cykelvägnätet knyts ihop med kommunala huvudcykelstråk och regionala cykelstråk. Projektet innebär inga större förändringar för planområdet och dess befintliga infart via Svärdvägen. Däremot kommer en tillfällig infart att anordnas mellan Gamla landsvägen och Svärdvägen under genomförandetid för ombyggnaden. Ombyggnaden planeras genomföras mellan 2026–2028.

2.3.2 Detaljplan Svärdet 14 mfl

En ny detaljplan tas fram för angränsande fastigheter Svärdet 14, 15 och 20 i planområdets södra del, se Figur 1. Detaljplanen för Svärdet 14 mfl syftar till att möjliggöra nya bostäder, lokaler i bottenplan och eventuellt kontor. I samband med detaljplanearbetet har en parkeringsutredning tagits fram där ett parkeringsbehov om 44 parkeringsplatser för bil och 100 cykelparkeringar redovisas. Parkeringsplatser för bil föreslås i underjordiskt garage i planförslaget med in- och utfart via Edsviksvägen.

2.4 Nuvarande parkering

Inom Svärdet 7 finns parkeringsplatser både i garage och markparkering. Det finns totalt 60 markparkeringar som är avsedda för besökare. Inom fastigheten finns även tre separata garage som angörs via Svärdvägen. Garagen har totalt 517 parkeringsplatser som hyrs ut till företag eller personer som är verksamma inom fastigheten. Se lokalisering av garage samt lägen för infarter i Figur 6 nedan.



Figur 6: Översikt befintliga in- och utfarter till fastighetens garage, belägna under mark (röda pilar).
Källa: Castellum, 2025.

I mars 2025 genomförde Castellum en genomgång av uthyrda parkeringsplatser i garagefastigheterna. Av totalt 517 parkeringsplatser var 354 uthyrda, vilket motsvarar en uthyrningsgrad om cirka 68,5 %. Någon faktisk beläggningsinventering (dvs. hur många platser som faktiskt används dagligen) har inte genomförts. Castellum bedömer dock, utifrån erfarenheter av distansarbete och förändrade resvanor, att cirka 40 % av de personer som hyr parkeringsplats arbetar hemifrån en vanlig vardag. Det innebär att endast cirka 60 % av de uthyrda parkeringsplatserna används i genomsnitt per vardag. Om 60 % av de 354 uthyrda parkeringsplatserna nyttjas dagligen motsvarar detta cirka 212 parkeringsplatser. Relaterat till den totala kapaciteten om 517 parkeringsplatser innebär detta en faktisk vardagsbeläggning på cirka 40 %.

Sammanfattningsvis är alltså 68,5 % av parkeringsplatserna uthyrda, men baserat på Castellums antagande om distansarbete används endast cirka 40 % av den totala parkeringskapaciteten en genomsnittlig vardag. För att säkerställa denna bedömning och få en mer tillförlitlig bild av nuläget bör antagandet verifieras genom en faktisk beläggningsinventering.

För markparkeringarna har en översiktlig beläggningsinventering utförts av Castellum under perioden januari till april 2025. Den högsta beläggningen under denna tid uppmättes till 40 av totalt 60 parkeringsplatser. Den största efterfrågan noterades på vardagar mellan klockan 9 och 15, medan platserna i stort sett stod tomma kvällar, nätter och helger. Den genomsnittliga parkeringstiden uppgick till cirka 2 timmar per tillfälle.

Cykelparkering finns i garage samt utomhus i markplan. Totalt finns det 50 cykelparkeringar inom fastigheten i dagsläget.

3 Trafik- och parkeringsanalys

Markanvändningen för centrum (inklusive kontor) och vård hålls flexibel i hela planförslaget. Bostäder föreslås möjliggöras i form av radhus och riktar sig till bebyggelsen i väster, enligt Figur 7.



Figur 7: Markanvändning i planförslag. Källa: Lantmäteriet.

3.1 Scenario

Det är inte fastställt vilka verksamheter som kommer tillkomma till planområdet i framtiden eller hur stor yta de kommer inrymma. Analysen utgår därför från ett scenario där de mest trafikgenererande verksamheterna (centrum och vård) studeras. Därmed säkerställs att trafiksituationen analyseras utifrån högsta möjliga trafikflöde och parkeringsbehov.

Det studerade scenariot har tagits fram tillsammans med kommunen och baseras på följande antaganden:

- 80 % av BTA-ytan för planområdet innefattar användningsbestämmelsen *Centrum*, vilket möjliggör en blandning av verksamheter. Här ingår kontor, hotell/vandrarhem avsedda för tillfällig vistelse, öppenvård/lättare former av vård som exempelvis vårdcentral, vaccination, tandvård och sjukgymnastik. Även vuxenutbildning utan behov av friyta utomhus ingår.
- 20 % av BTA-ytan för planområdet innefattar användningsbestämmelsen *Vård*, vilket möjliggör en typ av sjukvård, specialistvård, som skiljer sig från den lättare vård som ingår i användningen *Centrum*. Syftet med planbestämmelsen vård är mindre vårdenheter/vårdverksamheter i en i övrigt funktionsblandad miljö, som kan kräva både övernattnings- och sömning.

Den totala BTA-ytan för planområdet är 49 607 kvm, fördelat på 12 olika fastigheter. Det är i detta skede inte beslutat i vilka fastigheter respektive användningsbestämmelse ska inrymmas i framtiden. Analysen för trafikallstring och parkeringsbehov blir därmed på en övergripande nivå som omfattar hela planområdet i stort.

3.2 Parkeringsbehov

Parkeringsbehovet har beräknats utifrån ovannämnda användningsbestämmelser och ett framtaget parkeringstal för respektive användning. Parkeringstalet grundas i analys av tidigare genomförda parkeringsutredningar för liknande planområden, samt dialog med Danderyds kommun.

3.2.1 Bilparkering

Parkeringstalet för användningsbestämmelsen Vård sätts till 5 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Detta grundas på en tidigare genomförd parkeringsanalys för Danderyds sjukhus, samt en tidigare genomförd parkeringsutredning i Malmö där specialistvård ingick i planområdet. Parkeringsutredningen för Danderyds sjukhus använde ett parkeringstal mellan 4–6 platser och utredningen i Malmö ett parkeringstal på ungefär 5,8. Med tanke på planområdets närhet till kollektivtrafik, anses därför ett p-tal på 5 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA vara lämpligt.

Parkeringstalet för användningsbestämmelsen Centrum sätts till 12,5 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Bedömningen har gjorts i samråd med kommunen och är ett uppskattat medelvärde för centrumhandel och kontor. Det bedöms som ett lämpligt parkeringstal då planområdet troligtvis kommer innefatta större andel kontor än handelsverksamhet, vilket skapar en ökad flexibilitet i planen där det tas höjd för ett högre parkeringsbehov.

Det sammanlagda parkeringsbehovet för bil kan ses i beräkningarna i Tabell 2 nedan.

Tabell 2: Beräkning av sammanlagda parkeringsbehovet för bil.

	Fördelning (%)	BTA	P-tal	P-behov
Vård	20	9 921	5,0	49,6
Centrum inkl. kontor	80	39 686	12,5	496,1
				545,7

3.2.2 Cykelparkering

I Danderyds kommuns trafikstrategi 2021–2030 främjas gång och cykel före bil i utformningen av trafiksystemet. Cykel lyfts fram som ett viktigt färdmedel för vardagsresor, särskilt för kortare resor och som komplement till kollektivtrafiken. Strategin syftar till att öka andelen hållbara resor och minska bilberoendet genom att skapa goda förutsättningar för cykling i kommunen.

Parkeringstalet för Vård har satts till 5,5 cykelparkeringar per 1000 kvm BTA, vilket innefattar både besökare, anställda och patienter. Analysen påvisar att cykelparkeringstalet för sjukhus och specialistvård varierar stort mellan olika utredningar. För Danderyds sjukhus användes ett lägre p-tal som snarare utgår från dagens färdmedelsfördelning än den framtidsvision som finns hos kommunen kopplat till ökade hållbara resor. Den planerade specialistvården i Malmö hade ett högre p-tal, där man utgick från att 50% av de anställda skulle cykla till arbetet,

vilket upplevs vara ett något högt antagande för detta planområde. Det satta p-talet bedöms därmed vara mer realistiskt i förhållande till hur stor andel av de anställda som kan förväntas cykla till arbetet. Samtidigt är det ett parkeringstal som inte är i lägsta spannet, utan fortsatt främjar cykling och mer hållbara resor till området.

Parkeringstalet för användningsbestämmelsen Centrum sätts till 15,5 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Parkeringstalen för området har beslutats i samråd med Danderyds kommun.

Det sammanlagda parkeringsbehovet för cykel kan ses i beräkningarna i Tabell 3 nedan.

Tabell 3: Beräkning av sammanlagda parkeringsbehovet för cykel.

	Fördelning (%)	BTA	P-tal	P-behov
Vård	20	9 921	5,5	54,6
Centrum inkl. kontor	80	39 686	15,5	615,1
				669,7

Tillgången till välplacerade och lättillgängliga cykelparkeringar utgör en central förutsättning för att cykel ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ. För att uppmuntra till ökad cykling behöver cykelparkeringarna hålla god standard, med krav på närhet till entréer, trygg utformning, möjlighet till ramlåsning samt, där det är relevant, väderskydd. Om cykelparkeringarnas kvalitet riskeras för att nå kvantitetsmålet förordar Sweco däremot att sänka antalet något och i stället prioritera hög standard.

3.3 Trafikalstring

Den alstrade trafiken har beräknats utifrån ovannämnda användningsbestämmelser i det framtagna scenariot. Alstringen grundas i analys av tidigare genomförda parkeringsutredningar för liknande planområden, samt dialog med Danderyds kommun.

Dagens ÅDT bedöms uppgå till cirka 1 500 fordon per dygn, se kapitel 2.2.1, vilket motsvarar cirka 31 fordonsrörelser per 1 000 kvm BTA.

Erfarenhetsmässigt bedöms specialistvård genererar dubbelt så många resor per 1000 kvm BTA som markanvändningen centrumändamål (kontor, restaurang, hotell/vandrarhem och öppenvård/lättare former av vård). Detta då centrumändamål i detta fall utgörs av betydande del kontor, som alstrar relativt få resor. Specialistvården antas här generera fler resor, med en större spridning över dygnet, då patienterna anländer kontinuerligt under arbetsdagen.

Det tidigare beskrivna scenariot för den framtida markanvändningen är 80 procent centrumändamål och 20 procent specialistvård. Den andel av fastigheten som i framtiden nyttjas för centrumändamål antas här alstra lika mycket trafik som dagens verksamheter (kontor, hotell, restauranger). Det som skiljer det framtida scenariot från nuläget är därmed att cirka 9 900 kvm BTA omfördelas från centrumändamål till specialistvård.

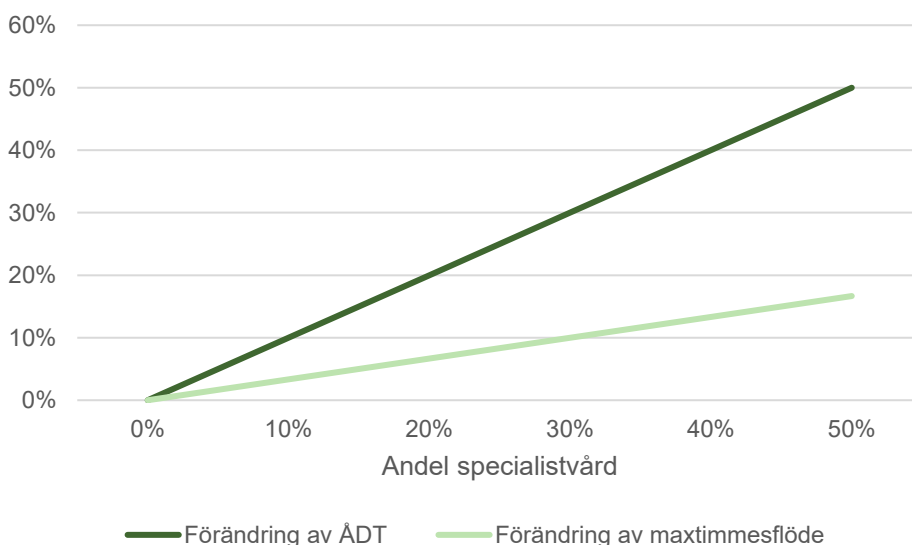
Den högre antagna trafikstringen för specialistvård medför att ÅDT på Svärdvägen antas öka med 20 procent, från 1 500 till 1 800 fordon per dygn, se Tabell 4. Den procentuella ökningen av trafikflödet på Mörbyleden bedöms vara under 5 procent av det totala trafikflödet. Ökningen på E18 bedöms vara försumbar, av storleksordningen 0,5 procent.

Tabell 4: BTA och alstrad trafik (uttryckt i årsdygnstrafik, avrundat till hundratal) i nuläget samt det framtida scenariot.

	Nuläge		Framtida scenario	
	BTA (kvm)	ÅDT (f/dygn)	BTA (kvm)	ÅDT (f/dygn)
Centrumändamål	49 600	1 500	39 700	1 200
Specialistvård	-		9 900	600
Totalt	49 600	1 500	49 600	1 800

Även om dygnets totala trafik förväntas öka med 20 procent som en effekt av den förändrade markanvändningen, bedöms trafiksituationen i det närliggande vägnätet inte försämrad jämfört med nuläget, se *Trafikanalys Mörby Centrum (Sweco, 2024)*. Detta då den tillkommande trafiken, som utgörs av specialistvårdens patienter och leveranser, inte bedöms belasta dygnets maxtimmar i större utsträckning än dagens verksamheter, utan snarare vara jämnt fördelad över arbetsdagen. I jämförande syfte kan specialistvårdens maxtimmesandel antas vara 10 procent, det vill säga samma andel som Mörbyleden.

Resultatet av dessa antaganden är att såväl det totala trafikflödet (ÅDT) och maxtimmesflödet kan beskrivas som en effekt av andelen specialistvård. I Figur 8 visas förändringen av ÅDT (mörkgrönt) och maxtimmesflöden (ljusgrönt) jämfört med nuläget, för olika andelar specialistvård, mellan 0 och 50 %.



Figur 8: förändringen av ÅDT (mörkgrönt) och maxtimmesflöden (ljusgrönt) jämfört med nuläget, för olika andelar specialistvård, mellan 0 och 50 %, givet de beskrivna antagandena.

Det kan noteras att baserat på de presenterade antagandena kommer det totala trafikflödet öka i samma takt som andelen specialistvård på fastigheten, samtidigt som trafikflödena under maxtimmarna ökar långsammare. Exempelvis resulterar 50 procent specialistvård i att det totala trafikflödet också ökar med 50 procent, samtidigt som maxtimmesflödet ökar med cirka 20 procent.

Trafikanalys Mörby Centrum (Sweco, 2024) påvisade endast korta köer in till Svärdvägen under morgonen och längs Svärdvägen under eftermiddagen. Det är troligt att korsningens kapacitet inte överskrids i ett scenario med upp till 50 procent specialistvård. Detta initiala resonemang kan analyseras vidare, med hjälp av trafiksimuleringsmodellen för Mörby Centrum, i ett senare skede om mer information finns angående fastighetens framtida användning. Exempelvis kan antalet planerade patienter per dygn användas för en mer precis trafikallsträng.

4 Utvärdering och slutsats

I ett scenario om högsta möjliga trafikflöde (80% centrumändamål och 20% specialistvård) landar parkeringsbehovet på totalt 546 parkeringsplatser för bil. Utifrån de antaganden och beräkningar som gjorts bedöms parkeringsbehovet rymmas i befintligt garage och markparkering. Enligt fastighetsägarens uppgifter om att 68,5% av parkeringsplatserna i garaget idag hyrs ut och övriga står tomma, är det rimligt att området klarar en utökad markanvändning för vård och centrumverksamhet. Speciellt i kombination med fastighetsägarens antagande om distansarbete om att endast 40% av befintliga parkeringsplatser i garaget används under vardagar i nuläget. Vilket tyder på ett överskott av parkeringsplatser i garaget i befintlig situation.

I ett potentiellt scenario med bostäder skulle parkeringsbehovet bli betydligt lägre och ryms inom befintligt antal parkeringsplatser, då parkeringstalet för radhus är lägre i förhållande till kontor, centrum och vård. Kommunens inriktning gällande radhus innebär dock att ytterligare parkering behöver komma till i direkt anslutning till bostaden. På en del ställen är möjligheterna till parkering utanför bostaden begränsad i förhållande till fastighetsgräns och möjlig anslutningsväg. Anslutningsväg och parkeringsmöjligheter till eventuella radhus behöver studeras närmre i kommande skede. Möjlighet att hyra parkeringsplatser finns däremot i befintligt garage.

Befintliga cykelparkeringar finns både i garage och i markplan. I scenario om 80% centrumändamål och 20% specialistvård landar parkeringsbehovet på totalt 670 cykelparkeringar. Placering av nya cykelparkeringar behöver utredas vidare i kommande skede.

Det översiktliga trafikanalysen påvisar en ökad trafikmängd på Svärdvägen med cirka 20 procent. Trafiksituationen i det närliggande vägnätet bedöms inte försämrats jämfört nuläget. Detta då den tillkommande trafiken, som utgörs av specialistvårdens patienter och leveranser, inte bedöms belasta dygnets maxtimmar i större utsträckning än dagens verksamheter, utan snarare vara jämnt fördelad över arbetsdagen. Det är troligt att korsningens kapacitet inte överskrids i ett scenario med upp till 50 procent specialistvård. Detta initiala resonemang kan analyseras vidare, med hjälp av trafiksimuleringsmodellen för Mörby Centrum, i ett senare skede om mer information finns angående fastighetens framtida användning. Exempelvis kan antalet planerade patienter per dygn användas för en mer precis trafikallstring.

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