# Parkeringsutredning infartsparkeringar

En utredning av beläggning och användandet av Danderyds kommuns infartsparkeringar

# Ändringsförteckning

| Ver | Datum | Ändringsbeskrivning | Granskad | Godkänd av |
|---|---|---|---|---|
| 0.8 | 2026-09-15 | Version för interngranskning | Marika Södermark | |
| 0.9 | 2026-09-28 | Version för externgranskning | | |

| | |
|---|---|
| **Sweco Sverige AB** | RegNo 556767-9849 |
| **Uppdrag** | Utredning infartsparkeringar |
| **Uppdragsnummer** | 30108336 |
| **Kund** | Danderyds kommun |
| **Upprättad av** | S. Wugk, Sweco. L. Lax Wallin, Sweco. |
| **Granskad av** | |
| **Godkänd av** | D. Sentic, Danderyds kommun. |
| **Datum** | 2026-09-28 |
| **Ver** | 0.9 |
| **Dokumentreferens** | PM Utredning infartsparkeringar_260928 |

# Innehållsförteckning


1 Inledning ..... 4
1.1 Syfte och mål ..... 5
1.2 Metod ..... 5
1.3 Avgränsning ..... 7

2 Kartläggning ..... 8
2.1 Infartsparkering i Danderyds kommun ..... 8
2.2 Stocksund station ..... 9
2.2.1 Parkeringsområdet ..... 9
2.2.2 Närliggande parkeringar ..... 9
2.2.3 Utformning ..... 10
2.2.4 Beläggning ..... 11
2.2.5 Användning ..... 11
2.3 Danderyds sjukhus ..... 14
2.3.1 Parkeringsområdet ..... 14
2.3.2 Närliggande parkeringar ..... 14
2.3.3 Utformning ..... 15
2.3.4 Beläggning ..... 18
2.3.5 Användning ..... 18
2.4 Mörby station ..... 21
2.4.1 Parkeringsområdet ..... 21
2.4.2 Närliggande parkeringar ..... 21
2.4.3 Utformning ..... 21
2.4.4 Beläggning ..... 23
2.4.5 Användning ..... 23
2.5 Ösby station ..... 26
2.5.1 Parkeringsområde ..... 26
2.5.2 Närliggande parkering ..... 26
2.5.3 Utformning ..... 26
2.5.4 Beläggning ..... 29
2.5.5 Användning ..... 29
2.6 Vardag/helg-analys för samtliga infartsparkeringar ..... 34
2.7 Samlad bedömning ..... 35

3 Närliggande utvecklingsplaner ..... 38
3.1 Danderyds centrum och Mörbyplan ..... 38
3.2 Detaljplan för Danderyds sjukhus ..... 38
3.3 Roslagsbanans förlängning ..... 39

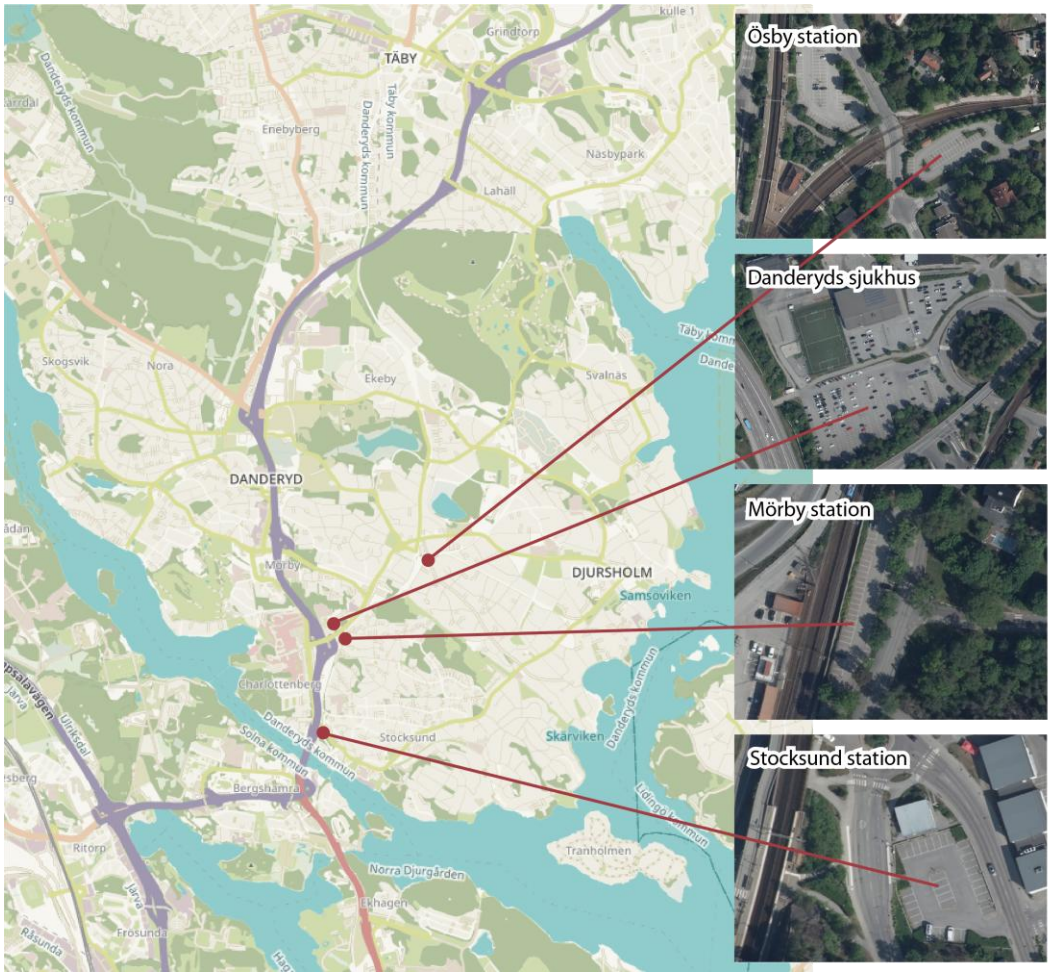
4 Åtgärdsförslag ..... 40
4.1 Stocksunds station ..... 40
4.2 Danderyds sjukhus ..... 40
4.3 Mörby station ..... 44
4.4 Ösby station ..... 45
4.5 Generella åtgärder ..... 47
4.6 Grov kostnadskalkyl ..... 48
4.6.1 Danderyds sjukhus ..... 48
4.6.2 Mörby station ..... 48
4.6.3 Ösby station ..... 48

5 Slutsats och rekommendation ..... 49
Bilaga A ..... 50
Bilaga B ..... 51

# 1 Inledning

Sweco har fått i uppdrag av Danderyds kommun att utreda användning av kommunens fyra infartsparkeringar som är belägna vid Stocksund station, Mörby station, Danderyds sjukhus och Ösby station, se Figur 1.

Utredningen ska särskilt belysa beläggningsgraden vid infartsparkeringarna som ligger i anslutning till Roslagsbanan och användas som underlag till kommunens arbete att ta fram en reviderad parkeringsstrategi.




Figur 1: Översiktsbild för kommunens fyra infartsparkeringar som ingår i utredningen. Källa: Open street map. Illustration: Sweco.

## 1.1 Syfte och mål

Syftet med utredningen är att kartlägga och analysera beläggningen och användandet av kommunens fyra infartsparkeringar. Målet är att förstå hur infartsparkeringarna används, med särskild vikt för användares geografiska ursprung i förhållande till infartsparkeringarna.

Genom att skapa en bättre förståelse för parkeringarnas funktion, beläggning och upptagningsområde ska studien ge förslag på hur infartsparkeringarna bäst optimeras för ett effektivt markutnyttjande. Åtgärdsförslag tas fram som baseras på de resultatet av analyser som görs i utredningen.

## 1.2 Metod

Utredningen bygger på fyra delar: platsbesök, beläggningsstudie, nummerskrivning och användaranalys.

### Platsbesök

Platsbesök genomfördes för att dokumentera parkeringarnas utformning, identifiera eventuella problem och fastställa det totala antalet parkeringsplatser. Vid platsbesöken beräknades även beläggningen och närliggande parkeringsplatser studerades.

Platsbesöken genomfördes lördagen den 18 april mellan klockan 10–12 och onsdagen den 22 april 2026 mellan klockan 09–11.

### Beläggningsstudie

Beläggningsstudien visar hur stor andel av parkeringsplatserna som var upptagna och används som underlag för analysen av parkeringarnas användning samt för eventuella åtgärdsförslag. Studien bygger på uppgifter om parkerade fordon från kommunens betaltjänster för 2025.

Två vardagar i april (8/4 och 9/4 2025) och två vardagar i oktober (14/10 och 15/10 2025) valdes ut för att representera en normal arbetsvecka utan röda dagar. Studien kompletterades med uppgifter från platsbesöket onsdagen den 22 april 2026 och en manuell inventering som genomfördes lördagen den 18 april 2026 för att få med data om beläggning under helgdag.

Samtliga beläggningsinventeringar baseras på klockslag mellan 10:00-11:00.

### Nummerskrivning

Nummerskrivningen genomfördes för att identifiera vilka fordon som använde infartsparkeringarna. Samma datum som i beläggningsstudien användes. Eftersom parkeringarna är avgiftsfria på helger kompletterades undersökningen med en manuell nummerskrivning lördagen den 18 april 2026. Registreringsnumren skickades därefter till Transportstyrelsen för komplettering med uppgifter om fordonsägare och adresser.

### Användaranalys

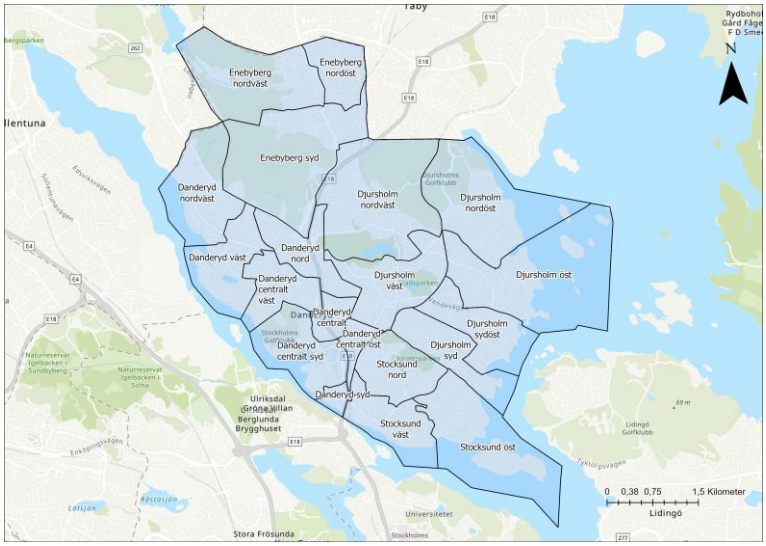
En användaranalys har gjorts för varje infartsparkering. Analysen har gjort med verktyget geografiska informationssystem (GIS) och syftar till att redovisa hur stort upptagningsområde infartsparkeringarna har och identifiera geografiska koncentrationer. Resultaten redogör hur det ser ut under vardagar och helger.

Användaranalysen baseras på data från datumen 8 och 9 april 2025, samt 15 och 18 oktober 2025. Redovisningen av upptagningsområdet under helger och vid SL:s parkeringsyta baseras på data från den 18 och 22 april 2026.

En analys som procentuellt visar inom vilket område flest bor som nyttjar varje enskild parkeringsyta har tagits fram. För att inte göra detta på allt för detaljerad nivå, som kan avslöja vilken adress fordonen är skrivna på, har denna analys gjorts utifrån DeSO-områden[1], se Figur 2.

En del av de bilar som står parkerade på infartsparkeringarna är leasingbilar. De flesta leasingbilar är registrerade på en adress utanför kommunen, eller på en adress inom kommun där personen som kör bilen inte bor. Data om leasingbilar kan därför inte ge svar på hur långt bort personen som kör fordonet bor från infartsparkeringen. Platser där leasingbilarna är registrerade redovisas därför inte i GIS-analysens kartor.

Resultatet kan även vara osäkert när det gäller vilken kommun fordonen faktiskt var registrerade i under 2025, vilket är det år som dataunderlaget avser. Eftersom utredningen genomförs ett år senare baseras analysen på historiska uppgifter. Sedan datauttaget gjordes kan flera fordon ha sålts till personer som inte är bosatta i kommunen. Det innebär att resultaten bör tolkas med viss försiktighet. Osäkerheten kan bland annat bero på att fordon har sålts, att parkeringstillstånd har lånats ut och använts av fordon som inte är registrerade i kommunen, eller att fordon utan tillstånd har parkerats vid infartsparkeringarna. Det är möjligt att betala i parkeringsappar, utan att ange parkeringstillstånd.

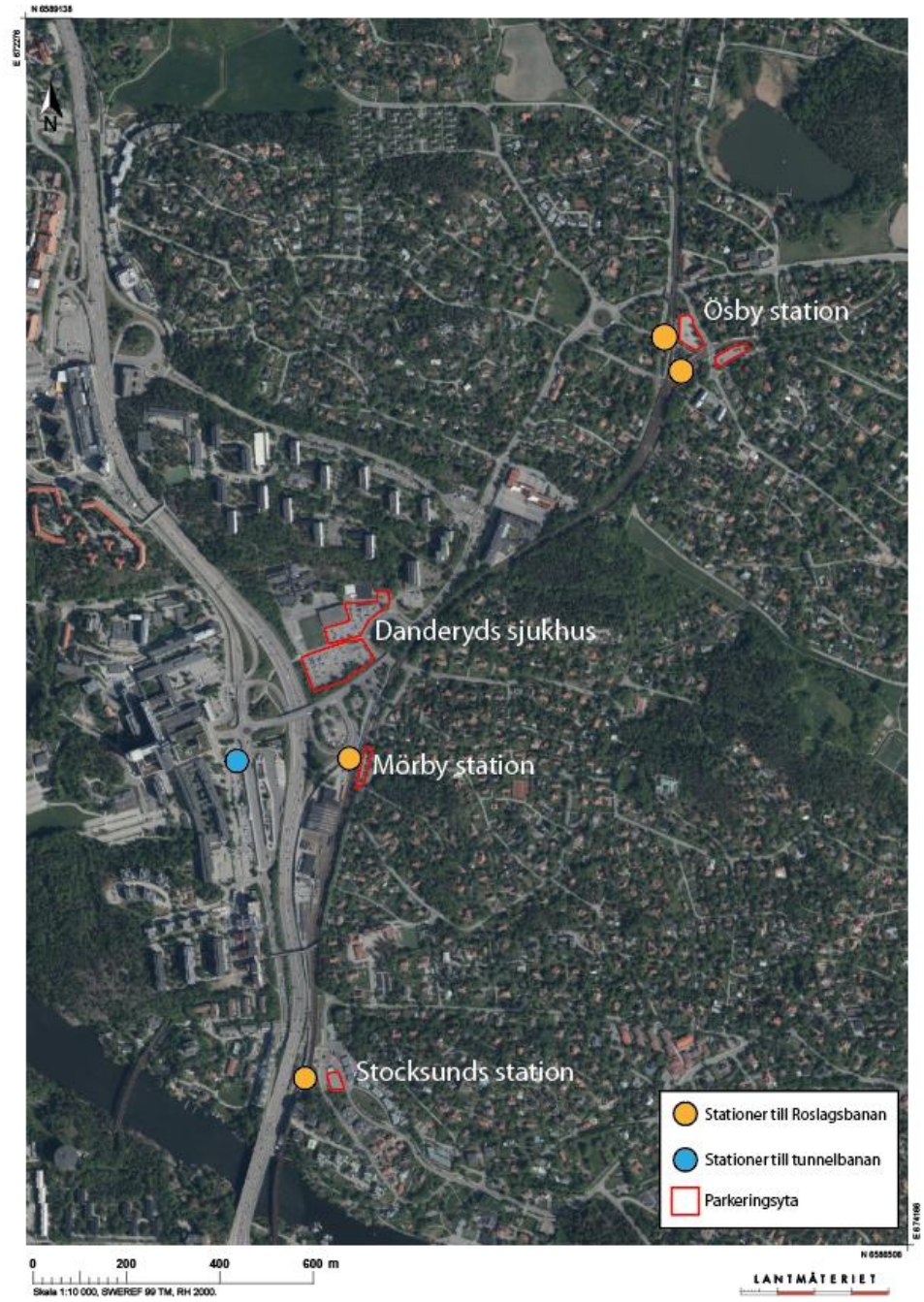



Figur 2. DeSO-områden inom Danderyds kommun.

[1] DeSO-områden står för demografiska statistikområden. Det är små geografiska områden som Statistiska centralbyrån (SCB) använder för att beskriva befolkning och samhällsförhållanden på lokal nivå. DeSO delar in hela Sverige i relativt små områden. I tätorter följer gränserna ofta vägar, järnvägar eller andra tydliga barriärer. Områdena är normalt utformade för att ha ungefär liknande befolkningsstorlek.

## 1.3 Avgränsning

Beläggningsstudien och nummerskrivningen avgränsades till kommunens fyra infartsparkeringar; Stocksund station, Mörby station, Danderyds sjukhus och Ösby station samt även SL:s parkeringsyta vid Ösby station, se Figur 3. Även närliggande parkeringsytor sågs över och beskrivs i rapporten, men data om beläggning eller nummerskrivning har inte hämtats från dessa parkeringsytor.




Figur 3. Infartsparkeringar markerade i rött; Stocksund station, Mörby station, Danderyds sjukhus och Ösby station. Källa: Lantmäteriet. Bearbetning Sweco.

# 2 Kartläggning

## 2.1 Infartsparkering i Danderyds kommun

En infartsparkering syftar till att underlätta för bilister att parkera utanför stadskärnor eller trängselzoner för att smidigt byta till kollektivtrafik den sista delen av resan. En infartsparkering är i första hand till för långväga-pendlare, alltså de personer som bor så pass långt bort från stationen (mer än 3 km resväg) eller har så gles anslutande lokaltrafik att bilen behövs för att ta sig till den spårburna trafiken. Infartsparkeringar minskar söktrafik i centrum, främjar kollektivtrafik och avlastar vägnätet genom att minska antalet bilar i innerstan. Infartsparkeringar kan även kallas pendlarparkering och är i praktiken samma sak. Infartsparkeringar kan vara avgiftsbelagda eller gratis beroende på kommun.

Danderyds kommun erbjuder idag fyra infartsparkeringar som är belägna vid Stocksund station, Mörby station och Ösby station intill Roslagsbanan. Kommunens största infartsparkering är belägen vid Danderyds sjukhus med närhet både till Roslagsbanan vid Mörby station och tunnelbanan vid sjukhusområdet, se Figur 3.

Kommunens infartsparkeringar gäller vardagar mellan klockan 07–16 och regleras genom parkeringstillstånd och parkeringsavgift. Resterande tider krävs inget tillstånd. För att ansöka och få beviljat parkeringstillstånd behöver sökande vara folkbokförd i kommunen, fordonet ska vara svenskregistrerat och registrerat på sökande, fordonet får inte vara avställt eller ha användnings- och körförbud. Parkeringstillståndet ska vara synligt i framrutan vid parkering.

Parkeringsavgift gäller enligt:

- Vardagar mellan kl. 7-16, kostar 5 kronor per timme, maximalt 30 kronor per dag.
- Dag före röd dag samt röda dagar är avgiftsfria och inget parkeringstillstånd krävs.
- Övrig tid är avgiftsfri och inget parkeringstillstånd krävs.
- Bilen får högst stå parkerad i 24 timmar.
- Parkeringsavgift betalas via sms eller via apptjänst.

Information kring reglering och villkor för infartsparkeringarna är begränsad på plats. Det saknas skyltar som informerar om att parkeringsytorna är infartsparkeringar och hänvisning till villkor som gäller. Parkeringsskyltar informerar att tillstånd erfordras och avgift gäller 7-16, se Figur 4.




Figur 4. Bild visar hur parkeringsskyltar ser ut vid infartsparkeringarna.

# 2.2 Stocksund station

## 2.2.1 Parkeringsområdet

Kommunens infartsparkering vid Stocksunds station har totalt 36 parkeringsplatser och ligger i anslutning till stationsläget intill Roslagsbanan och busslinje 601. Härifrån går Roslagsbanans linje 29 som förbinder Stocksund station med Stockholms östra och Näsbypark. Busslinje 601 förbinder Stocksund med Sätra äng i väster och Svalnäs i öster. Från parkeringen leder en trappa direkt till busshållplatsen för busslinje 601 i norrgående riktning. För att nå Roslagsbanan behöver Bengt Färjares väg korsas.

Infart till parkeringen sker via Stockholmsvägen som kopplar ihop Stocksund med Djursholm i öst och Inverness samt E18 i väst. Norr om Stockholmsvägen ligger livsmedelsbutiken Lidl med dess parkering i direkt anslutning till butiken. I cirkulationsplatsen ansluter Stockholmsvägen till Vasavägen som leder vidare till Stocksundsskolan i norr.



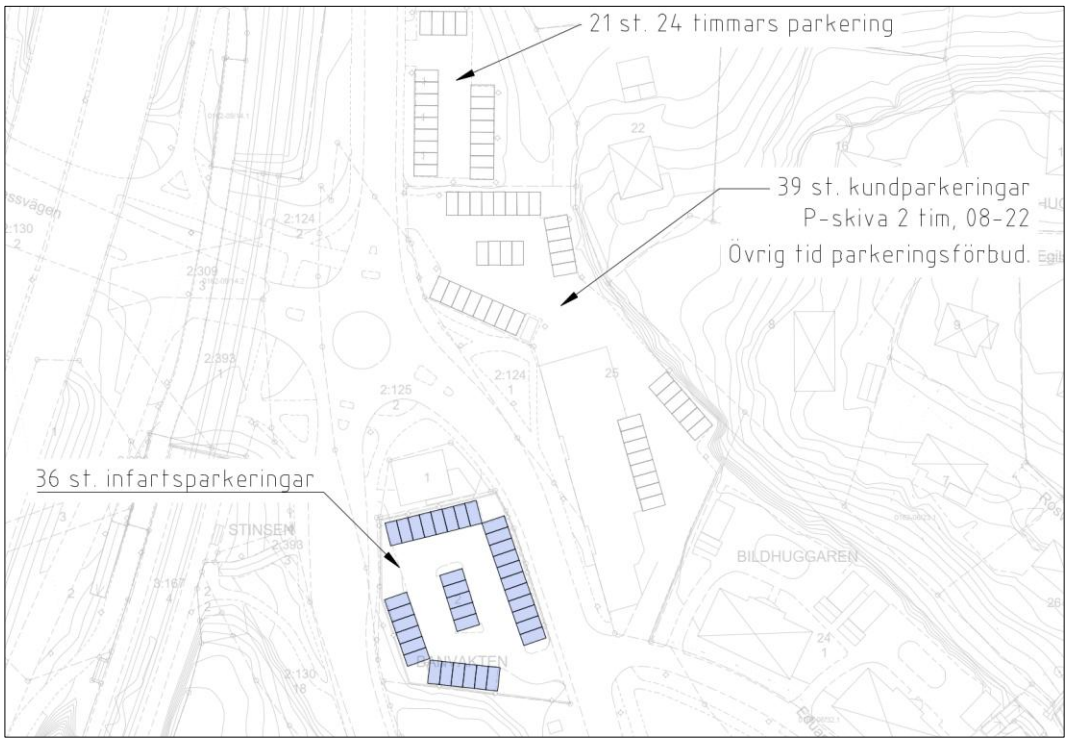

Figur 5: Bild visar lokalisering av infartsparkeringen samt närliggande vägar och målpunkter. Källa: Lantmäteriet. Illustration: Sweco.

## 2.2.2 Närliggande parkeringar

Närliggande parkeringsplatser består av Lidls parkering som regleras med p-skiva och en 24-timmarsparkering direkt norr om Lidl. Det finns totalt 39 parkeringsplatser vid Lidl. 24-timmarsparkeringen som ligger cirka 70 meter norr om infartsparkeringen har totalt 21 platser varav 6 är avsedda för elbil.

### 2.2.3 Utformning

Parkeringen består av 36 raka parkeringsplatser med en parkeringsgata om cirka 7 meter. Parkeringen är utformad med refuger och grönska för att skapa tydlighet och undvika felparkeringar. Ingen tydlig problembild för parkeringen har identifierats.




Figur 6: Befintliga parkeringar vid Stocksund station. Blå markering visar infartsparkeringar. Källa: Sweco



Figur 7: Kommunens infartsparkering Stocksund station. Foto: Sweco.



Figur 8: Kommunens infartsparkering Stocksund station. Foto: Sweco.

### 2.2.4 Beläggning

Beläggningsinventeringen visar att parkeringen är tydligt underutnyttjad. Under vardagar uppgår den genomsnittliga beläggningsgraden till endast 15 procent. Detta motsvarar cirka 5 parkerade bilar i genomsnitt, vilket innebär att merparten av parkeringskapaciteten står outnyttjad. Vid helgtillfället stod ingen bil parkerad på parkeringen.

Tabell 1: Beläggningsgrad för kommunens infartsparkering vid Stocksund station. Källa: Sweco.

| Datum | | Antal parkerade bilar | Beläggningsgrad |
|---|---|---|---|
| Tisdag 8/4–2025 | Kl. 10-11 | 8 | 22% |
| Onsdag 9/4–2025 | Kl. 10-11 | 4 | 11% |
| Tisdag 14/10–2025 | Kl. 10-11 | 6 | 17% |
| Onsdag 15/10–2025 | Kl. 10-11 | 4 | 11% |
| Onsdag 22/4–2026 | Kl. 10-11 | 5 | 14% |
| Lördag 18/4–2026 | Kl. 10-11 | 0 | 0% |

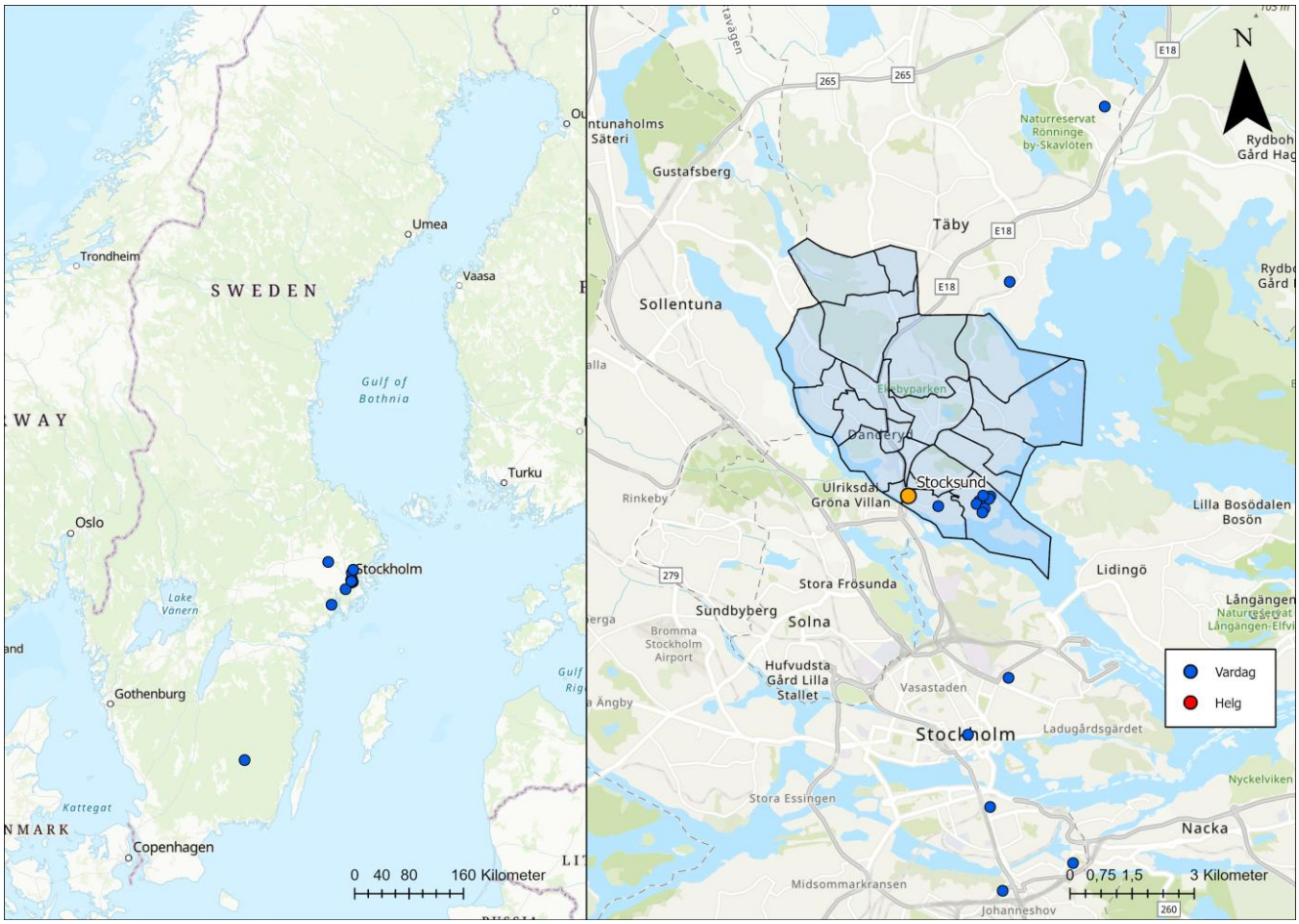
Under platsbesöket noterades dock att närliggande 24-timmarsparkering var fullbelagda förutom platser avsedda för elbil.

### 2.2.5 Användning

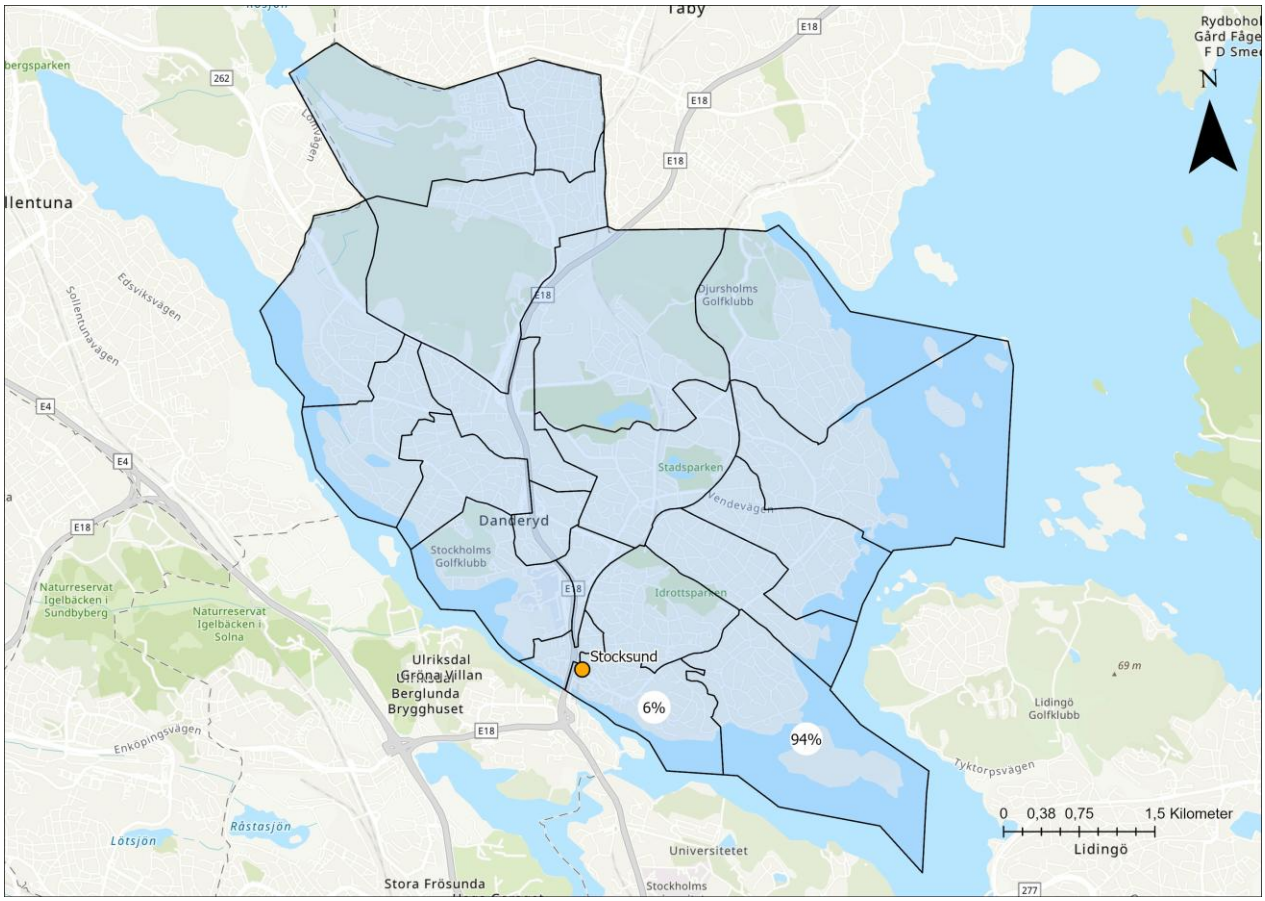
I Figur 9 redovisas folkbokföringsadresser för parkerade fordon vid Stocksunds station. Resultatet visade att fordon skrivna inom kommunen (59 procent) bor nära parkeringsytan, inom ett avstånd som invånarna egentligen borde kunna ta sig fram via gång eller cykel. Majoriteten av dessa tillhörde boende i området Långängen, som hade cirka 1,7 kilometers körsträcka från parkeringsytan, se Figur 10.

Data baseras på totalt 34 parkerade fordon under vardagar. Av dessa var 59 procent fordon registrerade i kommunen, varpå 15 procent var leasingbilar från firma inom kommunen. Resterande 41 procent av fordonen var ej registrerade i kommunen. Av de som var skrivna utanför kommunen var de flesta skrivna inom Stockholms län. Se Tabell 2 för fördelning av ägda och leasade bilar på Stocksund stations infartsparkering.

Ingen stod parkerad på Stocksund stations infartsparkering under det inventerade helgtillfället.




Figur 9: Upptagningsområde för fordon parkerade vid Stocksunds station under vardagar 2025. Orange prick illustrerar var parkeringsytan vid Stocksunds station är belägen. Blåa prickar är var parkerade fordon är skrivna.




Figur 10: Illustration visar procentuellt i vilket område flest fordon är skrivna inom kommunen som stod vid Stocksunds station.

Tabell 2: Fordon vid Stocksunds station, uppdelat på vardagar och helger.

| Mått | Vardagar | Helger |
|---|---|---|
| Totalt antal parkerade fordon | 34 | - |
| Fordon registrerade i kommunen | 20 (59 %) | - |
| Varav leasingfordon från företag i kommunen | 3 (15 %) | - |
| Fordon registrerade utanför kommunen* | 14 (41 %) | - |
| Varav leasingfordon från företag utanför kommunen | 0 | - |
| Genomsnittlig beläggning | Cirka 15 % | - |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom kommunen) | Cirka 1,7 km | - |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom och utanför kommunen) | 2,6 mil | - |

# 2.3 Danderyds sjukhus

## 2.3.1 Parkeringsområdet

Vid Danderyds sjukhus finns två infartsparkeringar, som hädanefter benämns Danderyds sjukhus norra respektive södra parkering. På den södra parkeringen gäller endast infartsparkering medan den norra parkeringen är blandad med personalparkering till närliggande verksamheter. Den södra parkeringen omfattar 331 p-platser och den norra 42 p-platser till infartsparkering. Totalt erbjuder infartsparkeringarna 373 parkeringsplatser, varav 8 platser är för eldrivna fordon.

Infartsparkeringarna ligger nära flera viktiga målpunkter, bland annat Danderyds sjukhus, Mörby station, Mörbyhallen, Mörbybadet och Mörbyskolan, se Figur 11. Tunnelbanestationen vid Danderyds sjukhus ligger cirka 500 meter från parkeringarna och trafikeras av den röda linjen mellan Mörby centrum och Norsborg. Vid sjukhuset finns även en bussterminal med linjer mot bland annat centrala Stockholm, Norrtälje, Vaxholm, Täby, Ekerö och Jakobsberg. Mörby station trafikeras av Roslagsbanans linjer 27, 27S, 28, 28S och 29.




Figur 11: Bild visar lokalisering av infartsparkeringen samt närliggande vägar och målpunkter. Källa: Lantmäteriet. Illustration: Sweco.

## 2.3.2 Närliggande parkeringar

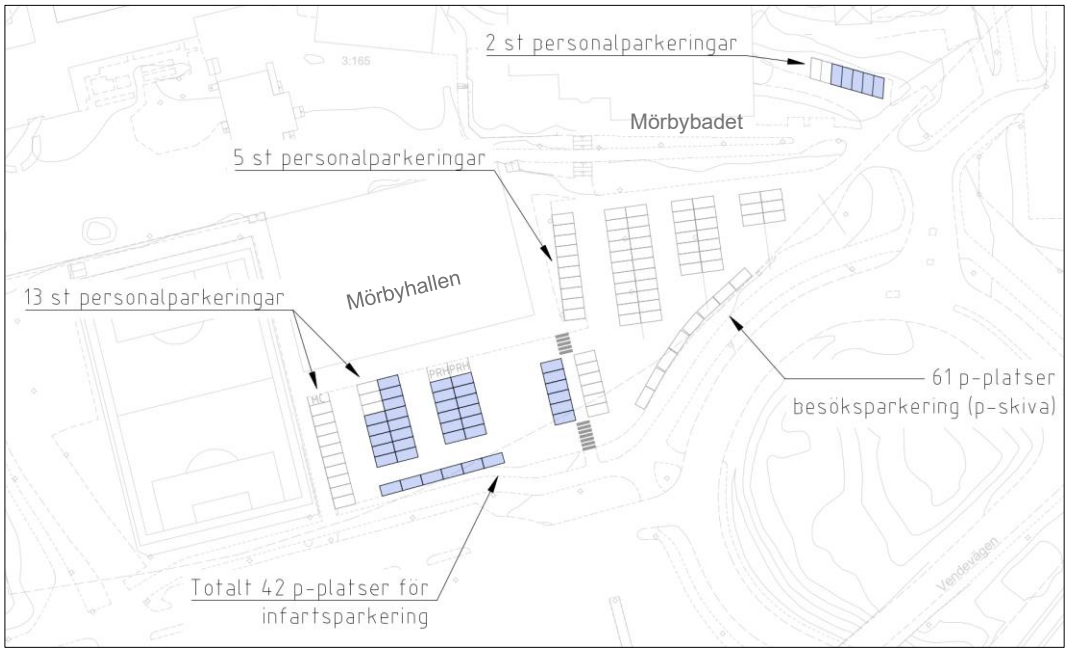
Nordöst om infartsparkeringarna, i anslutning till Mörbybadet, finns 61 besöksparkeringar och ytterligare 7 personalparkeringar. Besöksparkeringen är reglerad med p-skiva i upp till tre timmar mellan klockan 07.00 och 16.00. Efter klockan 16.00 är parkeringen avgiftsfri med tillstånd.

Vid Syriens ambassad finns ytterligare 65 avgiftsbelagda besöksparkeringar, som regleras av Europark. Parkeringsförbud råder mellan klockan 23.00 och 06.00. Infart till

samtliga parkeringsytor sker via Vendevägen, som har anslutning till väg E18. I närheten ligger även kommunens infartsparkering vid Mörby station, cirka 300 meter bort.

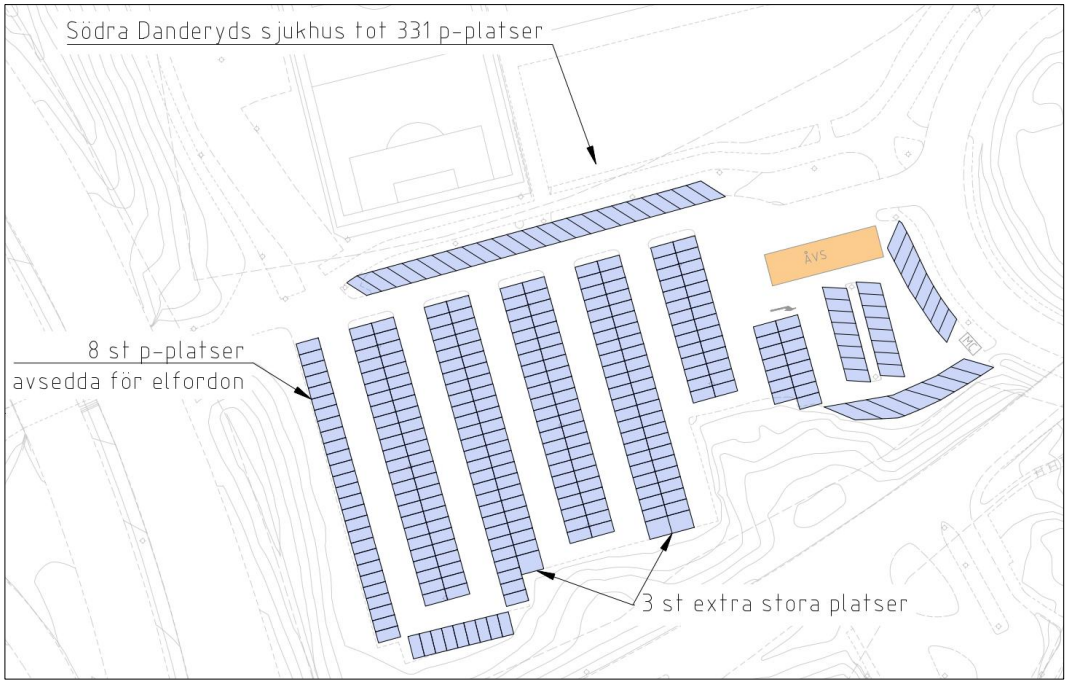
### 2.3.3 Utformning

Den norra parkeringen vid Danderyds sjukhus har idag 42 p-platser avsedda för infartsparkering. Infartsparkeringarna ligger blandat med besöks- och personalparkering till Mörbybadet, Mörbyhallen och Mörbyskolan.




Figur 12: Befintlig parkering Danderyds sjukhus (norra). Blå markering visar infartsparkeringar. Källa: Sweco

Den södra infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus består av 331 snedställda och raka parkeringar. I söder finns tre extra stora p-platser. En återvinningsstation är belägen i öst.




Figur 13: Befintlig parkering Danderyds sjukhus (södra). Blå markering visar infartsparkeringar. Källa: Sweco



Figur 14: Kommunens infartsparkering vid Danderyds sjukhus (södra). Foto Sweco.



Figur 15: Kommunens infartsparkering vid Danderyds sjukhus (södra). Exempel på större p-plats. Foto: Sweco.



Figur 16: Kommunens infartsparkering vid Danderyds sjukhus (norra). Foto: Sweco.



Figur 17: Närliggande besöksparkering till Mörbyhallen och Mörbybadet. Foto: Sweco.

### 2.3.4 Beläggning

För Danderyds sjukhus har beläggningsinventeringen delats upp för den norra och södra parkeringen. Uppdelningen syftar till att kunna jämföra resultatet.

Infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus (norra) har en genomsnittlig beläggningsgrad på 56 procent under vardagar, vilket motsvarar cirka 24 parkerade bilar. Vid vardagstillfället under 2026 uppmättes dock beläggningen till 81 procent, vilket motsvarar 34 parkerade bilar.

Beläggningsgraden skiljer sig mellan vardagsmätningarna från 2025 och 2026. Orsaken till skillnaden i beläggning är inte klarlagd i utredningen, men beläggningsgraden 2026 indikerar att nyttjandegraden ökat markant.

Tabell 3: Beläggningsgrad för kommunens infartsparkering vid Danderyds sjukhus (norra). Källa: Sweco.

| Datum | | Antal parkerade bilar | Beläggningsgrad |
|---|---|---|---|
| Tisdag 8/4–2025 | Kl. 10-11 | 21 | 50% |
| Onsdag 9/4–2025 | Kl. 10-11 | 23 | 55% |
| Tisdag 14/10–2025 | Kl. 10-11 | 21 | 50% |
| Onsdag 15/10–2025 | Kl. 10-11 | 18 | 43% |
| Onsdag 22/4–2026 | Kl. 10-11 | 34 | 81% |
| Lördag 18/4–2026 | Kl. 10-11 | 16 | 38% |

Infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus (södra) har en genomsnittlig beläggningsgrad på 93 procent under vardagar. Detta motsvarar 304 parkerade bilar vilket innebär att endast en mindre del av parkeringskapaciteten i genomsnitt står outnyttjad.

Tabell 4: Beläggningsgrad för kommunens infartsparkering vid Danderyds sjukhus (södra). Källa: Sweco.

| Datum | | Antal parkerade bilar | Beläggningsgrad |
|---|---|---|---|
| Tisdag 8/4–2025 | Kl. 10-11 | 301 | 91% |
| Onsdag 9/4–2025 | Kl. 10-11 | 314 | 95% |
| Tisdag 14/10–2025 | Kl. 10-11 | 298 | 90% |
| Onsdag 15/10–2025 | Kl. 10-11 | 297 | 90% |
| Onsdag 22/4–2026 | Kl. 10-11 | 322 | 97% |
| Lördag 18/4–2026 | Kl. 10-11 | 178 | 54% |

### 2.3.5 Användning

Användningen redovisas samlat för den norra och södra parkeringen vid Danderyds sjukhus. Detta eftersom parkeringarna ligger i direkt anslutning till varandra och bedöms ha likartad användning.

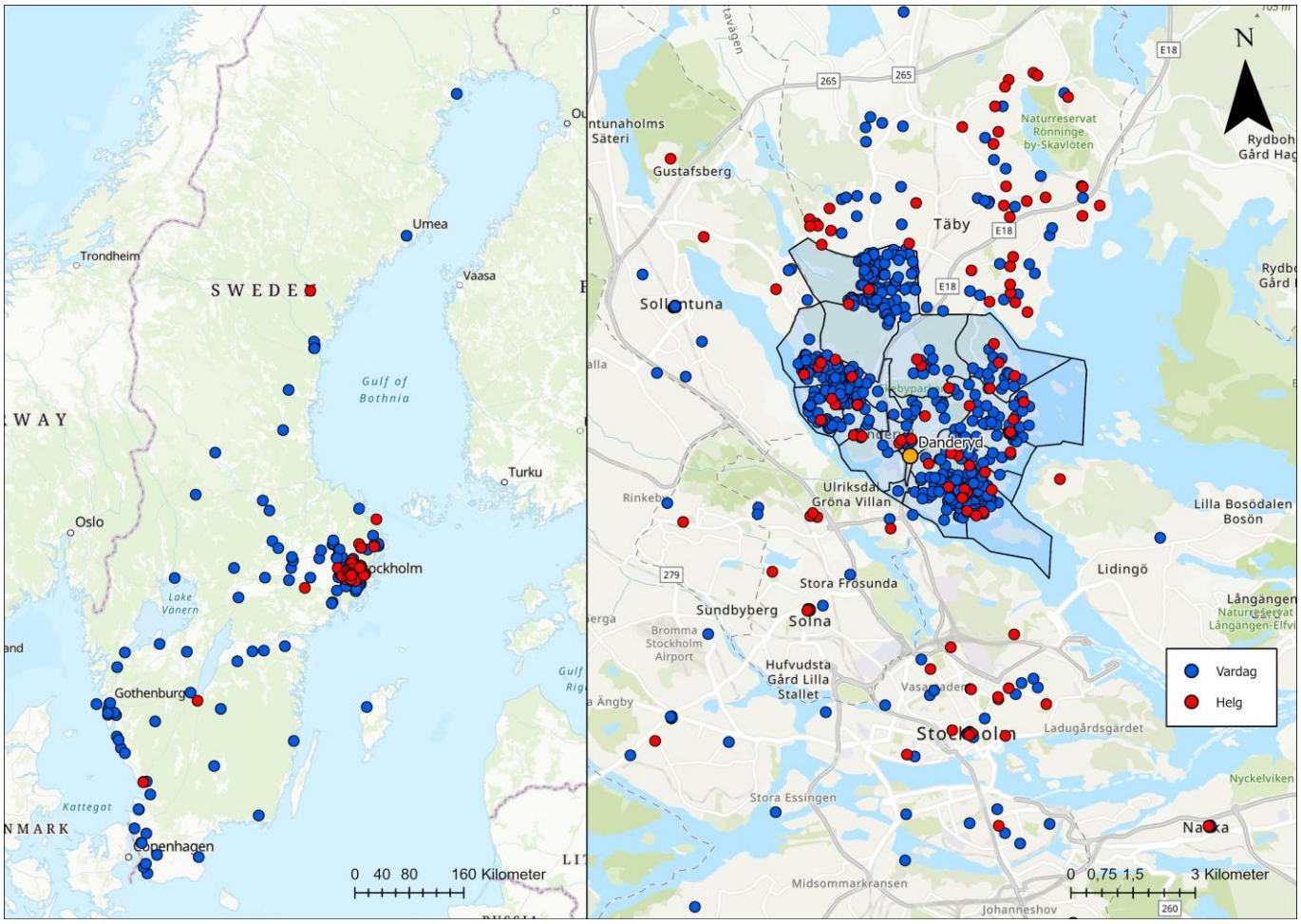
I Figur 18 redovisas folkbokföringsadresser för parkerade fordon vid Danderyds sjukhus. Resultatet visar på ett stort upptagningsområde både inom och utanför kommunen med en hög andel fordon registrerade i flera delar av landet. Bland de användare vars fordon var registrerade i kommunen fanns en stor geografisk spridning i bostadsorterna, se Figur 19. I genomsnitt har de som parkerar vid Danderyds sjukhus under vardagar drygt 2,5 kilometer körsträcka till och från parkeringsytorna. Vid helgen ligger den genomsnittliga körsträckan på 1,6 mil.

Analysen bygger på data om totalt 1878 fordon parkerade vid Danderyds sjukhus under vardagar. 65 procent av fordonen var skrivna i kommunen, varpå cirka 9 procent av dessa var leasingbilar som hyrdes från firma inom kommunen.

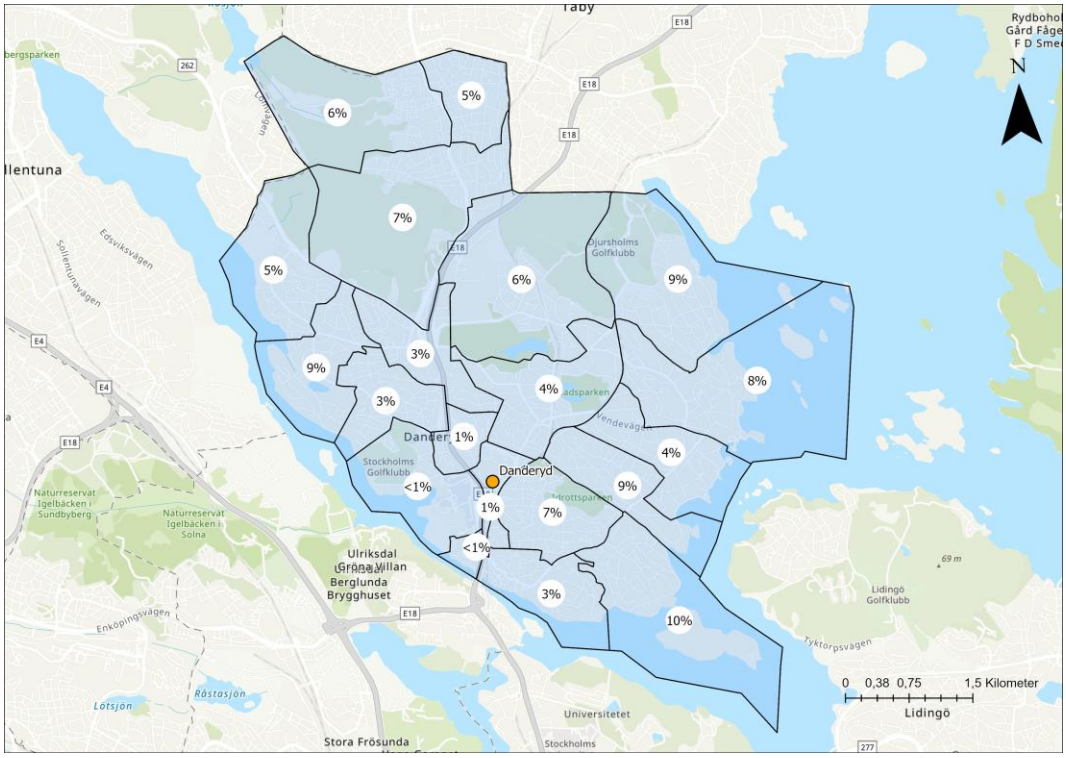
Under helgen var det totalt 192 fordon som stod parkerade vid Danderyds sjukhus, cirka 34 procent av dessa fordon var skrivna i kommunen, drygt 18 procent var leasingbilar som hyrdes från firma inom kommunen. Majoriteten av parkerade fordon, 66 procent, var inte skrivna i kommunen. Dock är det möjligt att några av de 21 procent fordon som var leasade är boende inom kommunen. Se Tabell 5 för fördelning av ägda och leasade bilar på infartsparkeringen för Danderyds sjukhus.

Resultatet visar även på att nyttjandet av parkeringsytorna skiljer sig mellan vardagar och helger. Den genomsnittliga beläggningen var 52 procent under helger och cirka 90 procent under vardagar. Dock kan det vara så att beläggningen skiftar mer under helgen, då personer som nyttjar ytorna troligen utför kortare ärenden eller aktiviteter.

Majoriteten av fordon som nyttjar infartsparkeringarna under helgen är inte registrerade inom kommunen. Det indikerar att parkeringarna nyttjas för fortsatt pendling in till stan, eller för att besöka närliggande verksamheter som idrottshall, badhus eller sjukhus.




Figur 18: Upptagningsområde för fordon parkerade vid Danderyds sjukhus under vardagar 2025 och helg 2026. Orange prick illustrerar var parkeringsytan vid Danderyds sjukhus är belägen. Blåa prickar är var parkerade fordon under vardagar är skrivna. Röda prickar är var fordon parkerade under helg är skrivna. Källa: Sweco.




Figur 19: Illustration visar procentuellt i vilket område flest fordon är skrivna inom kommunen som stod vid Danderyds sjukhus. Källa: Sweco.

Tabell 5. Fordon vid Danderyds sjukhus, uppdelat på vardagar och helger

| Mått | Vardagar | Helger |
|---|---|---|
| Totalt antal parkerade fordon | 1 878 | 192 |
| Fordon registrerade i kommunen | 1 225 (65 %) | 66 (34 %) |
| Varav leasingfordon från företag i kommunen | 110 (9 %) | 12 (18 %) |
| Fordon registrerade utanför kommunen* | 653 (35 %) | 126 (66 %) |
| Varav leasingfordon från företag utanför kommunen | 139 (21 %) | 26 (21 %) |
| Genomsnittlig beläggning | Cirka 90 % | Cirka 52 % |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom kommunen) | Cirka 2,5 km | Cirka 1,9 km |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon både inom och utanför kommunen) | Cirka 2,6 mil | Cirka 1,6 mil |

# 2.4 Mörby station

## 2.4.1 Parkeringsområdet

Infartsparkeringen vid Mörby station ligger direkt söder om stationen, längs järnvägen. Parkeringen har totalt 59 p-platser, varav fyra är avsedda för elbilar.

Här trafikerar Roslagsbanans linjer 27, 28 och 29 mot Stockholms östra, Kårsta, Österskär och Näsbypark. På andra sidan järnvägen finns även bussförbindelser mot Ekerö och Järfälla. Parkeringen nås från Ringen, som löper öster om området och ansluter till Kronovägen mot ett villaområde.

Danderyds sjukhus tunnelbana och bussterminal nås på cirka tio minuters promenad. Gångvägen går norr om parkeringen, under järnvägen och Vendevägen, förbi infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus och vidare under E18 på en gång- och cykelbana, se Figur 20.



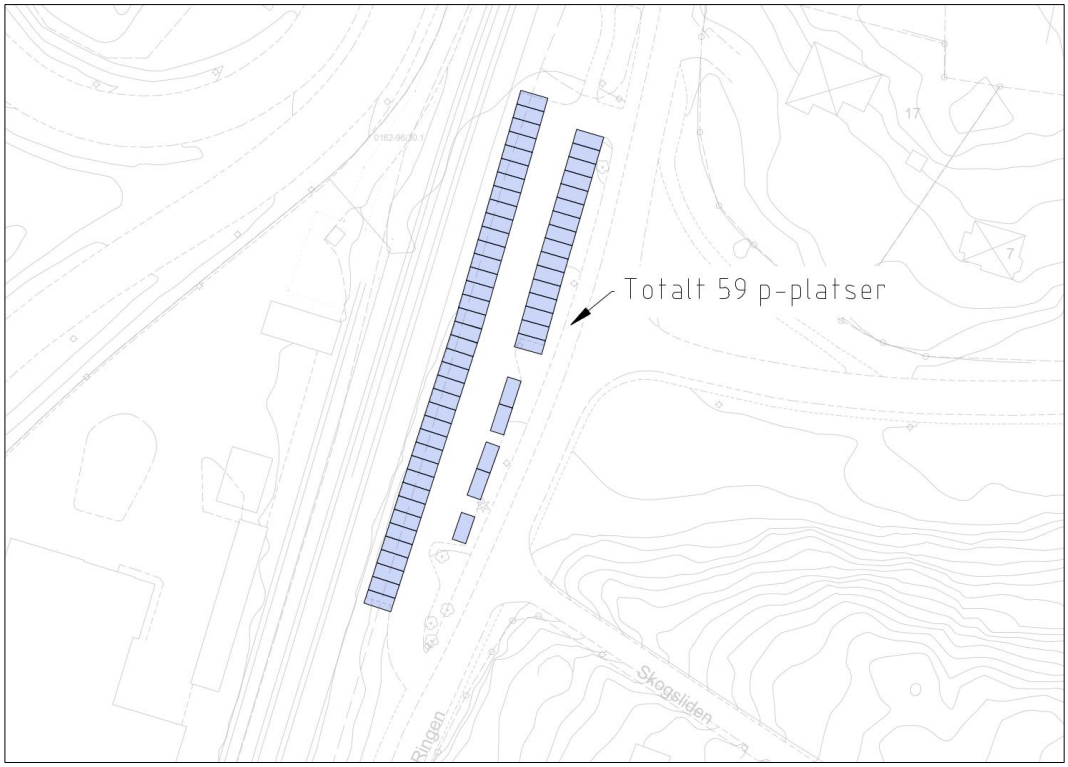

Figur 20: Bild visar lokalisering av infartsparkeringen samt närliggande vägar och målpunkter. Gul streckad linje redovisar gångstråk till tunnelbanan från infartsparkeringen. Källa: Lantmäteriet. Illustration: Sweco.

## 2.4.2 Närliggande parkeringar

I närområdet finns kommunens största infartsparkering vid Danderyds sjukhus samt besöksparkeringar för Mörbyskolan, Mörbybadet och Mörbyhallen som beskriv i avsnitt 2.3.

## 2.4.3 Utformning

Infartsparkeringen vid Mörby station har totalt 59 parkeringsplatser, varav 54 raka p-platser och 5 längsgående p-platser.




Figur 21: Befintlig parkering vid Mörby station. Blå markering visar infartsparkeringar. Källa: Sweco



Figur 22: Kommunens infartsparkering vid Mörby station. Foto: Sweco.



Figur 23: Kommunens infartsparkering vid Mörby station. Foto: Sweco.

### 2.4.4 Beläggning

Beläggningsinventeringen visar att infartsparkeringen vid Mörby station är underutnyttjad. Under vardagar uppgår den genomsnittliga beläggningsgraden till 31 procent. Detta motsvarar 18 parkerade bilar vilket innebär att cirka tre fjärdedelar av parkeringskapaciteten i genomsnitt står outnyttjad.

Tabell 6: Beläggningsgrad för kommunens infartsparkering vid Mörby station. Källa: Sweco.

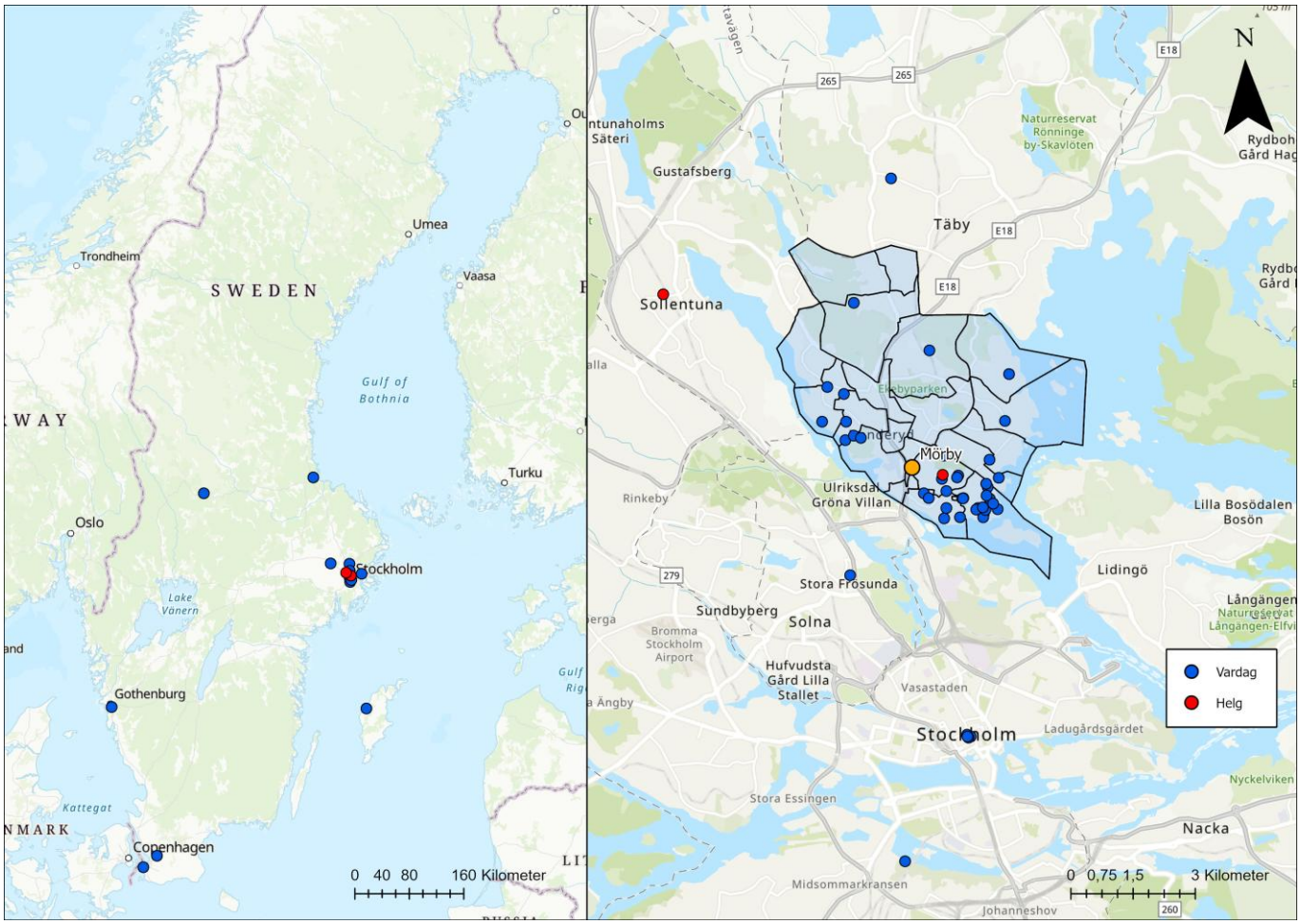
| Datum | | Antal parkerade bilar | Beläggningsgrad |
|---|---|---|---|
| Tisdag 8/4–2025 | Kl. 10-11 | 20 | 34% |
| Onsdag 9/4–2025 | Kl. 10-11 | 17 | 29% |
| Tisdag 14/10–2025 | Kl. 10-11 | 20 | 34% |
| Onsdag 15/10–2025 | Kl. 10-11 | 17 | 29% |
| Onsdag 22/4–2026 | Kl. 10-11 | 17 | 29% |
| Lördag 18/4–2026 | Kl. 10-11 | 3 | 5% |

### 2.4.5 Användning

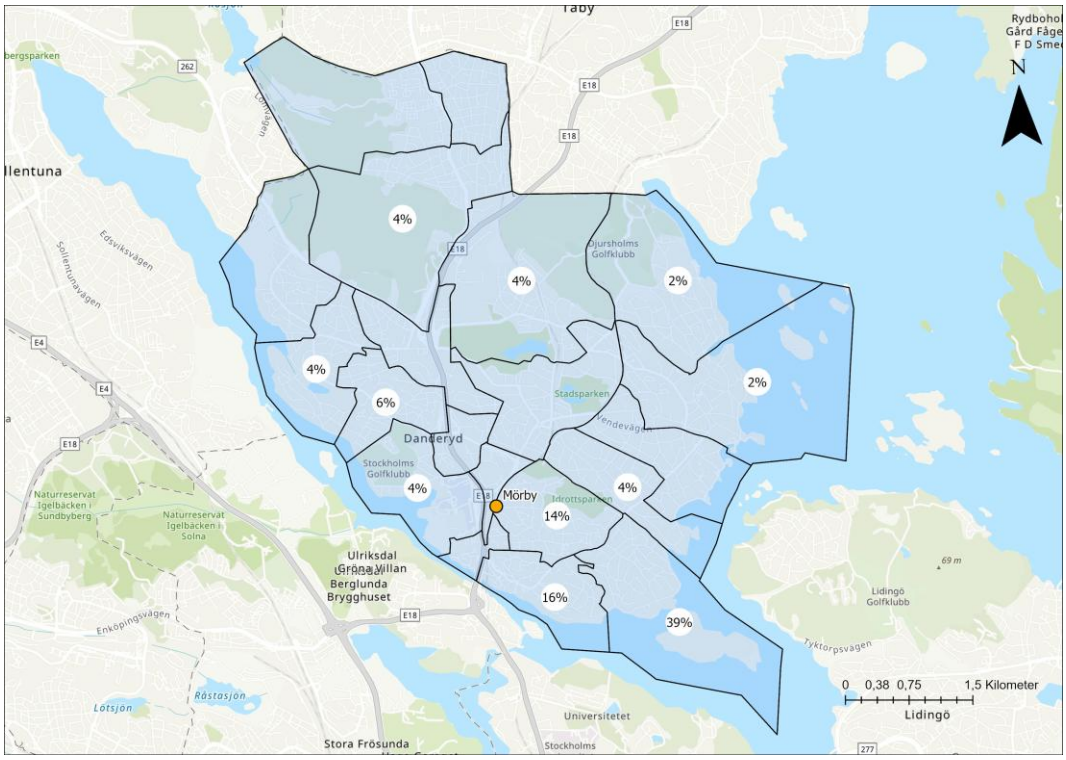
I Figur 24 redovisas folkbokföringsadress för parkerade fordon vid Mörby station. Av totalt 152 fordon som stod parkerade vid Mörby under vardagar var 66 procent skrivna i kommunen, varpå 2 procent var leasingbilar från firma inom kommunen. Resterande 34 procent av fordonen var ej skrivna i kommunen, 27 procent av dessa var leasingbilar. Majoriteten av fordonsägarna var bosatta i områdena Långängen, Söderskogen och Stocksund, se Figur 25. Genomsnittlig körsträcka till och från parkeringsytan på vardagar inom kommunen var 1,9 km, vilket är inom gång- och cykelavstånd.

Under helgen var det endast tre fordon som stod parkerade vid Mörby station, en av dessa fordon var skrivna i kommunen. De två andra fordonen var leasingbilar registrerade utanför kommungränsen. Detta resultat tyder på att parkeringsytan knappt används för annat än pendlarparkering. Den genomsnittliga körsträckan till och från parkeringsytan var 4 km.

Se Tabell 7 för fördelning mellan ägda och leasade bilar vid Mörby station.




Figur 24. Upptagningsområde för fordon parkerade vid Mörby station under vardagar 2025 och helg 2026. Orange prick illustrerar var parkeringsytan vid Mörby station är belägen. Blåa prickar är var parkerade fordon under vardagar är skrivna. Röda prickar är var fordon parkerade under helg är skrivna.




Figur 25: Illustration visar procentuellt i vilket område flest fordon är skrivna inom kommunen som stod vid Mörby station. Källa: Sweco.

Tabell 7. Fordon vid Mörby station, uppdelat på vardagar och helger

| Mått | Vardagar | Helger |
|---|---|---|
| Totalt antal parkerade fordon | 152 | 3 |
| Fordon registrerade i kommunen | 100 (66 %) | 1 (33 %) |
| Varav leasingfordon från företag i kommunen | 2 (2 %) | 0 |
| Fordon registrerade utanför kommunen* | 52 (34 %) | 2 (67 %) |
| Varav leasingfordon från företag utanför kommunen | 14 (27 %) | 1 (50 %) |
| Genomsnittlig beläggning | Cirka 31 % | Cirka 5 % |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom kommunen) | Cirka 1,9 km | Cirka 0,7 km |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom och utanför kommunen) | Cirka 3,5 mil | Cirka 4 km |

# 2.5 Ösby station

## 2.5.1 Parkeringsområde

Kommunens infartsparkering vid Ösby station omfattar totalt 51 platser och ligger direkt söder om Roslagsbanans spår. Infart till parkeringen sker via Valevägen

Vid stationen trafikerar Roslagsbanans linjer 27, 28 och 29 som förbinder Stockholm Östra med Österskär, Kårsta och Näsbypark. Stationen fungerar som en förgreningspunkt där trafiken från Stockholm Östra delas upp mellan den nordgående linjen mot Kårsta och den östgående linjen mot Österskär.

Väster om järnvägen går busslinje 606 som går mellan Danderyds sjukhus och Djursholms torg samt busslinje 698 som går mellan Danderyds sjukhus och Österskärs station.




Figur 26: Bild visar lokalisering av infartsparkeringen samt närliggande vägar och målpunkter. Källa: Lantmäteriet. Illustration: Sweco.

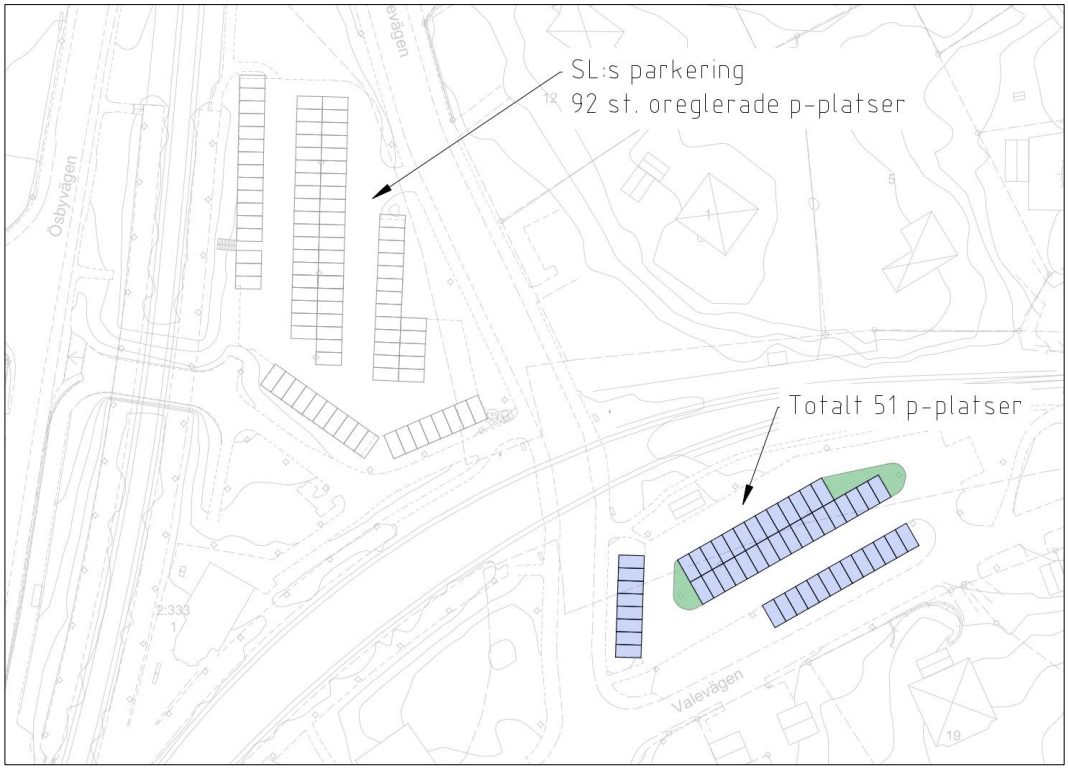
## 2.5.2 Närliggande parkering

Cirka 50 meter norr om kommunens infartsparkering finns en oreglerad parkering som tillhör SL, totalt omfattas ytan av 92 parkeringsplatser.

## 2.5.3 Utformning

Infartsparkeringen vid Ösby station består av 51 raka parkeringsplatser. P-platserna ramas in med refuger och grönska för att undvika felparkering.

På SL:s avgiftsfria parkering har vägmarkering använts i stället för refuger för att tydliggöra var fordon inte får parkeras. Under platsbesöket noterades fem felparkerade fordon på SL:s parkering, samt ett fordon med punkterade däck.



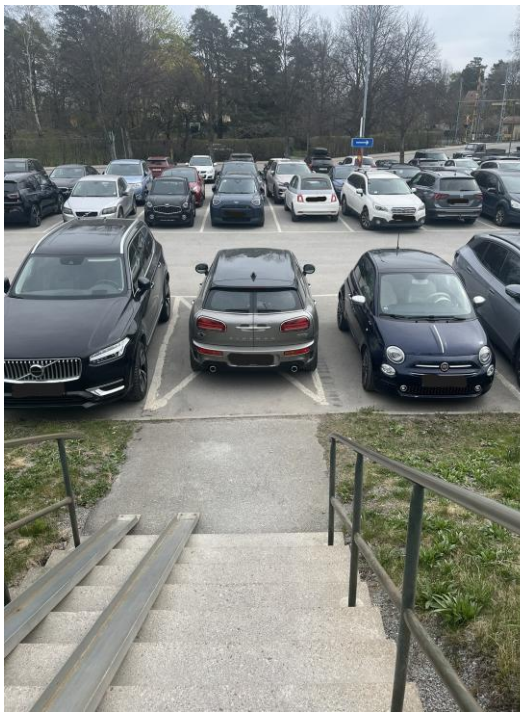

Figur 27: Befintliga parkeringar vid Ösby station. Blå markering visar infartsparkeringar. Källa: Sweco



Figur 28: Kommunens infartsparkering vid Ösby station. Foto: Sweco.



Figur 29: SL:s parkering vid Ösby station. Foto: Sweco.



Figur 30: Exempel på felparkering vid SL:s parkering vid Ösby station. Foto: Sweco.



Figur 31: Exempel på felparkering vid SL:s parkering vid Ösby station. Foto: Sweco.

### 2.5.4 Beläggning

Beläggningsinventeringen vid Ösby station visar att parkeringen är tydligt underutnyttjad. Under vardagar uppgår den genomsnittliga beläggningsgraden till 9 procent. Detta motsvarar cirka 5 parkerade bilar vilket innebär att stora delar av parkeringen står tom.

Tabell 8: Beläggningsgrad för kommunens infartsparkering vid Ösby station. Källa: Sweco.

| Datum | | Antal parkerade bilar | Beläggningsgrad |
|---|---|---|---|
| Tisdag 8/4–2025 | Kl. 10-11 | 4 | 7% |
| Onsdag 9/4–2025 | Kl. 10-11 | 3 | 5% |
| Tisdag 14/10–2025 | Kl. 10-11 | 8 | 15% |
| Onsdag 15/10–2025 | Kl. 10-11 | 1 | 2% |
| Onsdag 22/4–2026 | Kl. 10-11 | 8 | 15% |
| Lördag 18/4–2026 | Kl. 10-11 | 6 | 11% |

För Ösby station har beläggningsinventeringen kompletterats med en inventering av SL:s avgiftsfria parkering under 2026, detta för att jämföra beläggningen på kommunens parkering med beläggningen på SL:s parkering.

SL:s avgiftsfria parkering har totalt 92 parkeringsplatser vid Ösby station. Beläggningsgraden på SL:s avgiftsfria parkering uppmättes till 105 procent under vardagstillfället. Den överskridande beläggningen berodde på fem felparkerade fordon, som stod på ytor som inte är avsedda för parkering.

Tabell 9: Beläggningsgrad för SL:s avgiftsfria parkering vid Ösby station. Källa: Sweco.

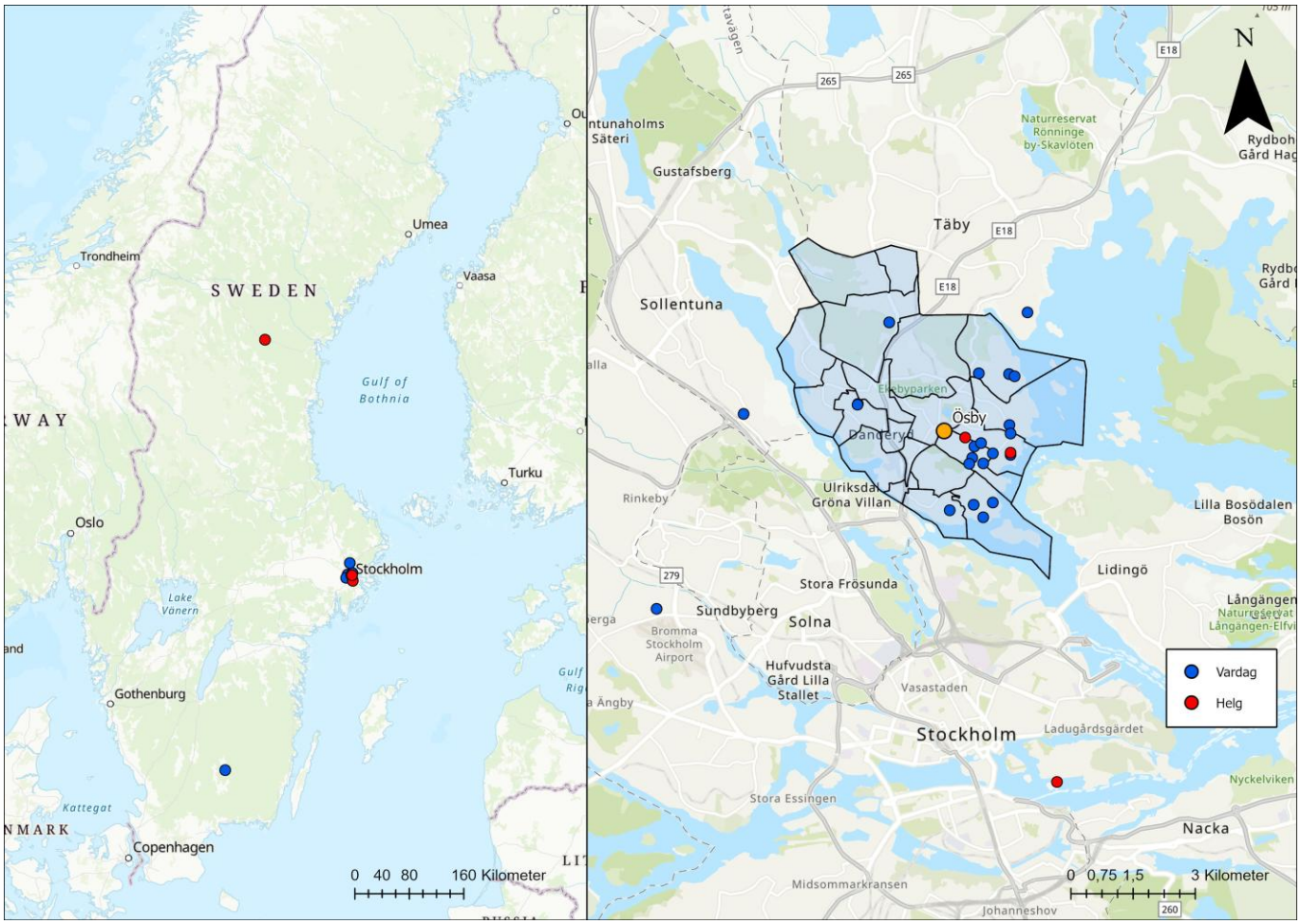
| Datum | | Antal parkerade bilar | Beläggningsgrad |
|---|---|---|---|
| Onsdag 22/4–2026 | Kl. 10-11 | 97 | 105% |
| Lördag 18/4–2026 | Kl. 10-11 | 15 | 16% |

### 2.5.5 Användning

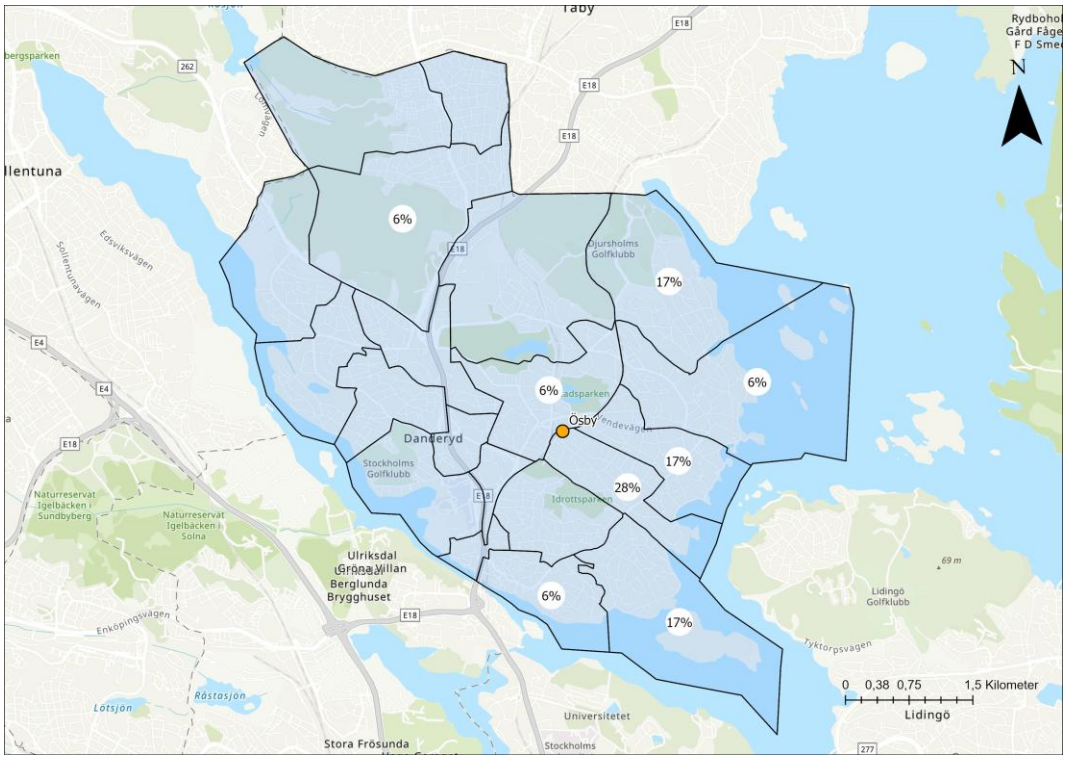
I Figur 32 redovisas var fordon som stod parkerade vid Ösby station var skrivna. Analysen bygger data om totalt 42 fordon parkerade vid Ösby station under vardagar. Av dessa var 60 procent av fordonen skrivna i kommunen, varpå 28 procent var leasingbilar från firma inom kommunen. Resterande 40 procent av fordonen var ej skrivna i kommunen, varav 50 procent var leasingbilar. Av fordonen som var skrivna i kommunen var majoriteten boende i områdena Djursholm, Långängen och Svalnäs, se Figur 33. För kommunregistrerade fordon var den genomsnittliga körsträckan till och från infartsparkeringen under vardagar 1,5 km.

Under helgen stod endast sex fordon parkerade vid Ösby station, två av dessa fordon var skrivna i kommunen och fyra var fordon registrerade utanför kommunen. Detta resultat tyder på att parkeringsytan knappt används för annat än pendlarparkering, likt vid Stocksund och Mörby station. Den genomsnittliga körsträckan till och från infartsparkeringen under helgen var 5,3 km.

Se Tabell 10 för fördelning mellan ägda och leasade fordon vid Ösby station. Resultatet visar att en större andel fordonen ej var skrivna i kommunen. Majoriteten av dessa var skrivna inom Stockholms län, främst i länets norra delar.




Figur 32. Upptagningsområde för fordon parkerade vid Ösby station under vardagar 2025 och helg 2026. Orange prick illustrerar var parkeringsytan vid Ösby station är belägen. Blåa prickar är var parkerade fordon under vardagar var skrivna. Röda prickar är var fordon parkerade under helg var skrivna.




Figur 33. Illustration visar procentuellt i vilket område flest fordon är skrivna inom kommunen som stod vid Ösby station.

Tabell 10. Fordon vid Ösby station, uppdelat på vardagar och helger

| Mått | Vardagar | Helger |
|---|---|---|
| Totalt antal parkerade fordon | 42 | 6 |
| Fordon registrerade i kommunen | 25 (60 %) | 2 (33 %) |
| Varav leasingfordon från företag i kommunen | 7 (28 %) | - |
| Fordon registrerade utanför kommunen* | 17 (40 %) | 4 (67 %) |
| Varav leasingfordon från företag utanför kommunen | 8 (47 %) | 2 (50 %) |
| Genomsnittlig beläggning | Cirka 9 % | Cirka 11 % |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom kommunen) | Cirka 1,5 km | Cirka 1,1 km |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom och utanför kommunen) | Cirka 3,1 mil | Cirka 5,3 km |

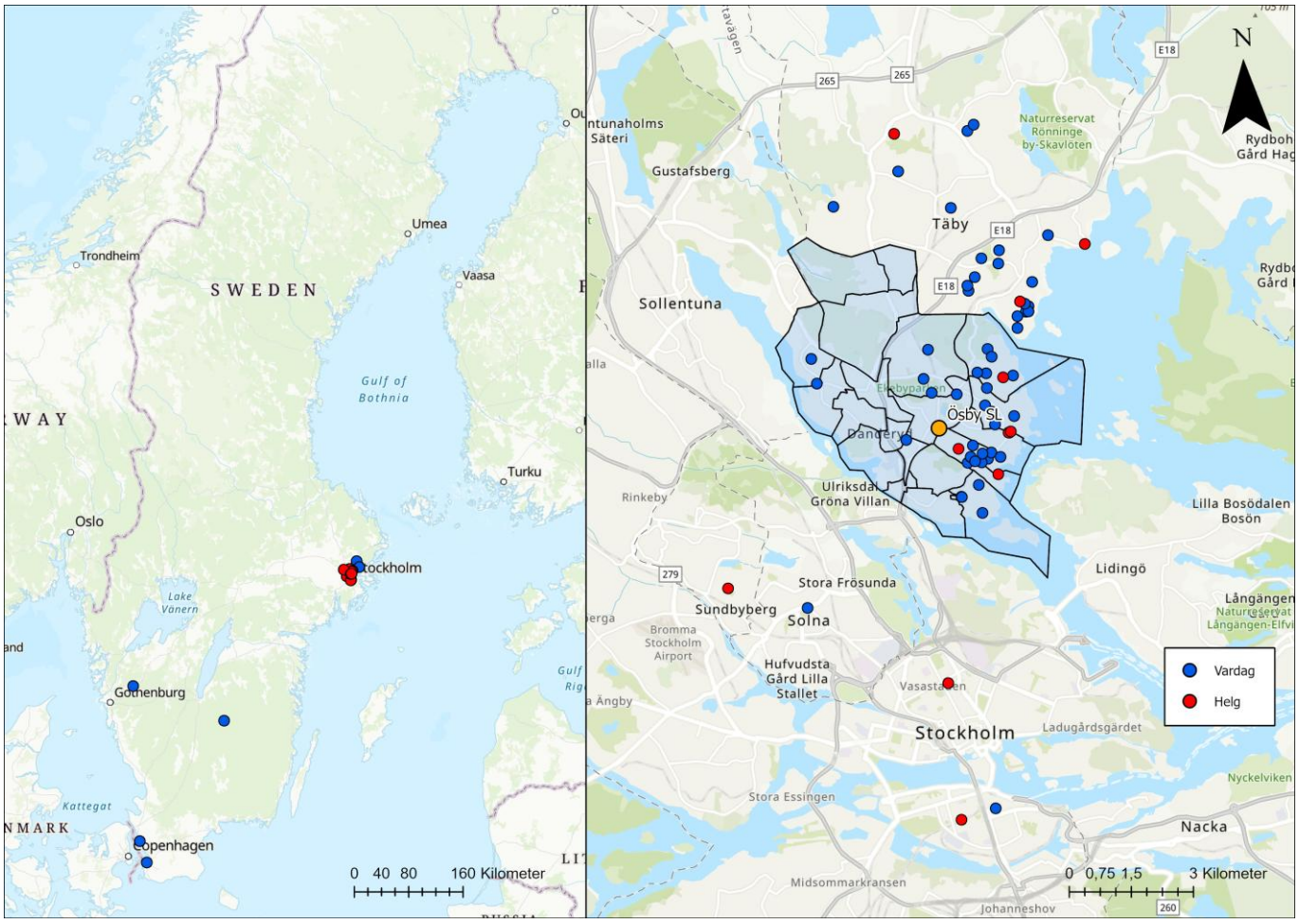
SL:s avgiftsfria parkering visar på något större upptagningsområde än infartsparkeringen vid Ösby station, se Figur 34och Figur 35. Detta beror bland annat på att fler personer som är bosatta i kommunens nordöstra delar använder parkeringsytan. Det är även fler utanför kommungränsen som använder parkeringsytan, särskilt inom Täby kommun. Den genomsnittliga bilresan till och från parkeringsytan är 4,4 km under helg.

På SL:s avgiftsfria infartsparkering bygger analysen på data om totalt 96 parkerade fordon under vardagar. Av dessa var 51 procent skrivna i kommunen, varpå 16 procent var leasingbilar från firmor skrivna inom kommunen. 49 procent av fordonen var ej skrivna i kommunen, av dessa var 28 procent leasingbilar. Det innebär att andelen fordon registrerade inom kommunen var ungefär lika stor som andelen fordon registrerade utanför kommunen. För kommunregistrerade fordon var den genomsnittliga körsträckan till och från parkeringsytan 1,5 km under vardagar.

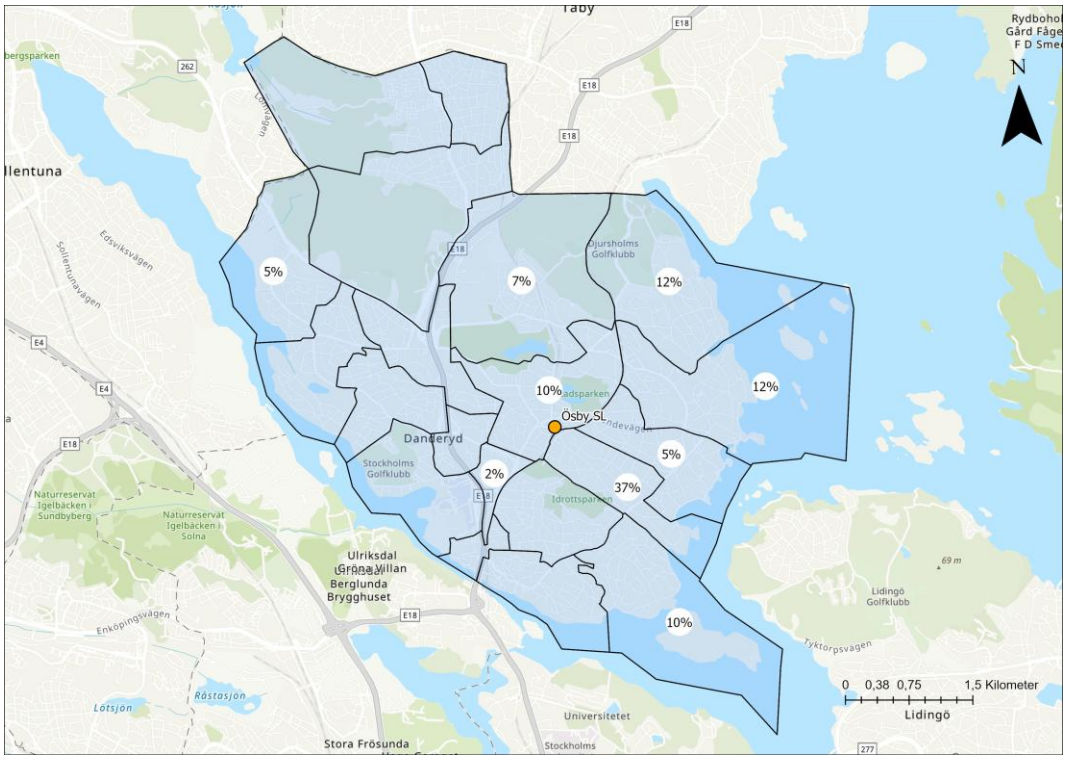
Under helgen var det totalt 15 fordon som stod parkerade, sju av dessa var skrivna inom kommunen och åtta utanför kommunen, alltså liknande fördelning som under vardagar. Den genomsnittliga körsträckan till och från parkeringsytan var 4,4 km. Se Tabell 11 för fördelning av ägda och leasade bilar inom och utanför kommunen.

Beläggningen under vardagar var 105 procent, och endast 16 procent på helgen. Detta tyder på att SL:s parkeringsyta främst nyttjas som pendlarparkering.

Resultatet visar att det är fler personer som använder SL:s parkeringsyta än kommunens infartsparkering. Detta sker på grund av att SL:s parkeringsyta är avgiftsfri och kräver inget tillstånd.




Figur 34. Upptagningsområde för fordon parkerade vid SL:s parkeringsyta som ligger vid Ösby station under vardagar 2025 och helg 2026. Orange prick illustrerar var parkeringsytan vid Ösby station är belägen. Blåa prickar är var parkerade fordon under vardagar är skrivna. Röda prickar är var fordon parkerade under helg är skrivna.

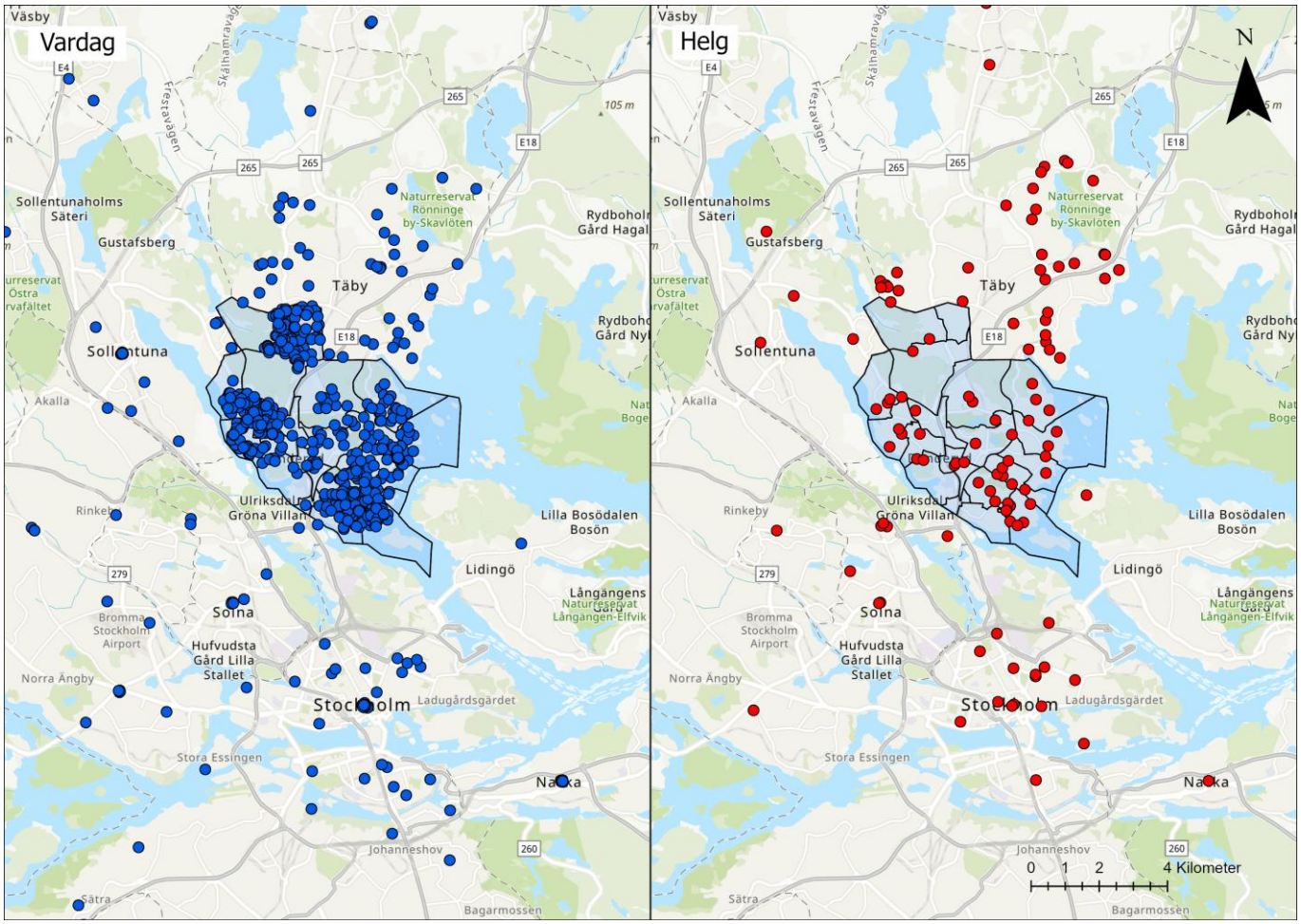



Figur 35. Illustration visar procentuellt i vilket område flest fordon är skrivna inom kommunen som stod vid SL:s parkeringsyta vid Ösby station.

Tabell 11. Fordon vid SL:s parkeringsyta vid Ösby station, uppdelat på vardagar och helger

| Mått | Vardagar | Helger |
|---|---|---|
| Totalt antal parkerade fordon | 96 | 15 |
| Fordon registrerade i kommunen | 49 (51 %) | 7 (47%) |
| Varav leasingfordon från företag i kommunen | 8 (16 %) | 1 (14%) |
| Fordon registrerade utanför kommunen* | 47 (49 %) | 8 (53%) |
| Varav leasingfordon från företag utanför kommunen | 13 (28 %) | - |
| Genomsnittlig beläggning | Cirka 105 % | Cirka 16 % |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom kommunen) | Cirka 1,5 km | Cirka 0,9 km |
| Genomsnittlig körsträcka till parkeringsytan (fordon inom och utanför kommunen) | Cirka 2,5 mil | Cirka 4,4 km |

# 2.6 Vardag/helg-analys för samtliga infartsparkeringar




Figur 36. Illustrerar skillnader var fordon är skrivna för samtliga parkeringsytor (exklusiva SL:s parkeringsyta) under vardagar och helger.

Utredningen visar att majoriteten som parkerar på kommunens infartsparkeringar under vardagar bor inom kommunen, cirka 64 procent. Samtidigt visar resultatet att även personer som är bosatta utanför kommunen parkerar på infartsparkeringarna, trots att parkeringstillstånd krävs och att tillstånd normalt endast beviljas personer som är bosatta i kommunen.

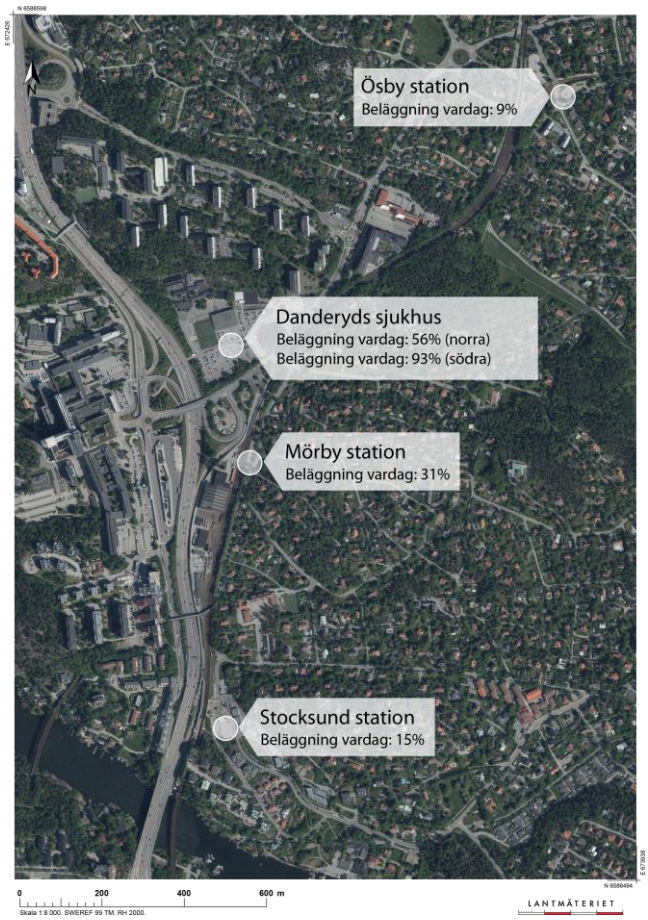
Under helger är det tydligt att de flesta som använder parkeringsytorna inte är bosatta i kommunen. Närmare 70 procent av de registrerade fordonen på helger är inte skrivna inom kommunen. Dessa fordon har stor spridning i Stockholms län.

## 2.7 Samlad bedömning

Beläggningsinventeringen visar att Danderyds sjukhus södra parkering har högst beläggning av kommunens infartsparkeringar, både vardagar och helger. Den norra parkeringen har en lägre genomsnittlig beläggning, även om en ökning noterades mellan inventeringarna 2025 och 2026. Under 2026 uppgick beläggningen till 86 procent, vilket indikerar att parkeringen i dagsläget används väl.

Den höga beläggningen vid Danderyds sjukhus kan förklaras av närheten till sjukhusområdet, tunnelbanans röda linje och andra målpunkter i området. Den norra parkeringens lägre beläggning kan delvis bero på att den ligger intill Mörbyhallen och Mörbybadets parkeringar, vilket kan göra det otydligt vilka platser som är tillgängliga för infartsparkering. Ökningen mellan åren kan samtidigt tyda på att fler trafikanter har upptäckt parkeringsytan och dess användningsmöjligheter.

En parkering bör ha en beläggning på omkring 90 procent över tid. Det minimerar söktiden efter lediga platser samtidigt som marken utnyttjas effektivt. En beläggning på 70–90 procent innebär generellt ett bra utnyttjande, medan en beläggning under 70 procent kan betraktas som underutnyttjad kapacitet. Av kommunens infartsparkeringar är det endast Danderyds sjukhus som sammantaget uppvisar ett bra nyttjande. Den norra parkeringen låg något under denna nivå i genomsnitt, men resultatet från 2026 visar att den används väl i dagsläget. Stocksund, Mörby och Ösby station har däremot tydligt lägre beläggning och en betydande ledig kapacitet, se Figur 37.




Figur 37: Genomsnittlig beläggning för vardagar för respektive infartsparkering. Källa: Lantmäteriet och Sweco.

Infartsparkeringarna vid Stocksund och Ösby station är tydligt underutnyttjade. Ösby station har lägst beläggning, med i genomsnitt 9 procent på vardagar. Samtidigt är SL:s avgiftsfria parkering, cirka 50 meter norrut, fullbelagd. Även felparkerade fordon förekom på SL:s parkering. Skillnaden i beläggning mellan kommunens infartsparkering och SL:s parkering tyder på att avgiftsnivån har stor betydelse för valet av parkering. SL:s parkering kräver varken avgift eller parkeringstillstånd, och användaranalysen visar att en stor andel av de parkerade fordonen är registrerade i Danderyds kommun. Det indikerar att kommuninvånare i första hand väljer den avgiftsfria parkeringen.

Den fullbelagda SL-parkeringen visar att det finns en efterfrågan på parkering vid stationen. Samtidigt var den genomsnittliga körsträckan till SL:s parkering endast 1,5 kilometer under vardagar, vilket innebär att många användare befinner sig inom gång- eller cykelavstånd. Den fullbelagda parkeringen kan därför vara ett uttryck för bekvämlighet och närhet snarare än ett nödvändigt parkeringsbehov. Den geografiska närheten kan även indikera att parkeringsytan används som boendeparkering under vardagar. Förekomsten av felparkerade fordon kan tyda på att tillsynen upplevs som låg eller otydlig, eller att risken för parkeringsböter bedöms som acceptabel i förhållande till nyttan av att kunna parkera nära stationen. Genom tydligare utformning av parkeringsytan kan felparkerade fordon undvikas.

Ett liknande användningsmönster kan antas vid Stocksund station, där det finns en närliggande avgiftsfri 24-timmarsparkering. Parkeringen ingick inte i beläggningsstudien, men vid platsbesöket noterades att den var fullbelagd, med undantag för platser avsedda för elfordon. Förekomsten av avgiftsfria parkeringar med hög beläggning i anslutning till Stocksund och Ösby, samtidigt som kommunens infartsparkeringar har ledig kapacitet, visar att parkeringsutbudet inte används enhetligt. Det tyder på att både avgiftsnivå, närhet till stationen och reglering påverkar hur parkeringsplatserna väljs och nyttjas. För att nyttja marken mer effektivt bör parkeringarna ses som ett sammanhängande system.

Beläggningen vid Mörby station var låg, men något högre än vid Stocksund och Ösby. Stationen trafikeras av Roslagsbanan och ligger inom gångavstånd från tunnelbanans röda linje. Den lägre beläggningen jämfört med Danderyds sjukhus kan bland annat bero på det längre gångavståndet till tunnelbanan. Skillnaden på cirka fem minuter kan vara betydelsefull för pendlare, särskilt under rusningstid. Danderyds sjukhus framstår därför som det tydligare förstahandsvalet för resenärer som vill parkera i anslutning till tunnelbanan.

Under helgerna är beläggningen högst vid Danderyds sjukhus, med 38 procent på den norra parkeringen och 54 procent på den södra. Övriga infartsparkeringar har mycket låg beläggning och står i princip tomma under helger. Den höga helgbeläggningen vid Danderyds sjukhus kan förklaras av närheten till sjukhuset, tunnelbanan och andra målpunkter i området. Användaranalysen visar att fordon registrerade utanför kommunen dominerar vid Danderyds sjukhus under helger, vilket tyder på att parkeringen i större utsträckning används av besökare till sjukhusområdet och närliggande verksamheter samt av personer som parkerar för att resa vidare med tunnelbanan för privata ärenden. Under vardagar var majoriteten av fordonen registrerade i kommunen, vilket indikerar att parkeringen främst används för pendling. Men antalet fordon registrerade utanför kommunen var fortsatt hög (35%) under vardagar. Den fortsatt höga andelen kan tyda på bristande efterlevnad eller kontroll av tillståndskravet.

Vid Mörby, Stocksund och Ösby är helgbeläggningen mycket låg. Tillsammans med användaranalysen tyder detta på att dessa parkeringar i huvudsak används för vardagspendling. Danderyds sjukhus har därmed en bredare användning än övriga infartsparkeringar och fyller en viktig funktion i det lokala transportsystemet genom att ge tillgång till kollektivtrafik, sjukhus, service och andra verksamheter. Parkeringens

upptagningsområde omfattar Danderyds kommun, Stockholms län och delar av övriga landet.

Samtliga infartsparkeringar har ett upptagningsområde som sträcker sig utanför kommungränsen, både vardagar och helger. Det tyder på att parkeringarna även används av personer som inte är folkbokförda i kommunen och av fordon utan registrerat parkeringstillstånd på vardagar. Uppgifterna bör dock tolkas med viss försiktighet, eftersom fordonsuppgifterna avser 2025 medan adressuppgifterna är hämtade från 2026. Förändringar i fordonsinnehav, ägarförhållanden eller folkbokföringsadresser kan därför påverka jämförelsen. Andelarna bör följaktligen ses som indikationer på parkeringarnas upptagningsområde och användning, snarare än som exakta mått på var användarna är bosatta.

För kommunregistrerade fordon var den genomsnittliga körsträckan till infartsparkeringar cirka 1,9 kilometer under vardagar. Många användare har därmed korta avstånd till kollektivtrafiken, som i många fall kan vara möjliga att gå eller cykla. Det finns därför potential att öka användningen av hållbara färdmedel bland kommunens invånare. En översyn av gång- och cykelnätets kvalitet, framkomlighet och anslutningar till stationsområdena kan därför bidra till en mer effektiv användning av infartsparkeringarna.

Med anledning av den korta genomsnittliga körsträckan till kommunens infartsparkeringar och den låga genomsnittliga beläggningen vid Mörby station, Stocksund station och Ösby station kan kommunen också överväga att upplåta parkeringsplatserna även till invånare i närliggande kommuner. Detta skulle kunna leda till att parkeringarna används av fler långväga-pendlare och samtidigt bidra till ökade intäkter från infartsparkeringarna.

# 3 Närliggande utvecklingsplaner

I utredningen ingår en översyn av närliggande och relevanta utvecklingsplaner, såsom detaljplaner och planeringen av Roslagsbanans förlängning. Syftet är att identifiera förändringar i markanvändning, bebyggelsestruktur, kollektivtrafik och resmönster som på sikt kan påverka efterfrågan på infartsparkering och deras funktion i transportsystemet.

Genom att beakta dessa utvecklingsplaner skapas en mer långsiktig och sammanhållen bild av hur infartsparkeringarnas roll kan utvecklas över tid. Planerna kan även påverka vilka åtgärder som är lämpliga på respektive plats.

## 3.1 Danderyds centrum och Mörbyplan

Skandia Fastigheter har under de senaste tio åren byggt om och utvecklat Danderyds centrum, tidigare kallat Mörby centrum, vilket har tillfört nya butiker och lokaler. Här nås tunnelbanestationen Mörby C i direkt anslutning från Danderyds centrum.

Centrumet har cirka 800 p-platser i parkeringshuset och omkring 200 markparkeringsplatser, totalt drygt 1 000 platser exklusive gatuparkering. Parkeringen är avgiftsfri i två timmar på vardagar och tre timmar på helger. Därefter tas en avgift på 10 kronor per påbörjad 15-minutersperiod ut.

Kommunen rustar samtidigt upp Mörbyplan, Mörbyleden och anslutande gator för att skapa en tryggare och mer trafiksäker miljö. Åtgärderna omfattar bland annat förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt utveckling av Mörbyplan med grönska, sittplatser och utrymme för uteserveringar.

Åtgärderna kan göra Danderyds centrum mer attraktivt som besöksmål och påverka trafikflödena i området. Centrumparkeringen bedöms dock inte konkurrera nämnvärt med kommunens infartsparkeringar, trots närheten till tunnelbanan. Efter de två första timmarna kostar parkering 40 kronor per timme, vilket motverkar heldagsparkering och gör att platserna i första hand är tillgängliga för centrumets besökare.

Infartsparkeringarna kostar maximalt 30 kronor per dag och är därför ett mer ekonomiskt alternativ för pendlare. Parkeringarna fyller därmed i huvudsak olika funktioner: centrumparkeringen stödjer besöks- och ärendeparkering, medan infartsparkeringarna främst används för kombinationsresor med bil och kollektivtrafik. Skillnaden i avgifter och användning bör fortsatt beaktas vid bedömning av infartsparkeringarnas framtida behov.

## 3.2 Detaljplan för Danderyds sjukhus

Detaljplanen för Danderyds sjukhus syftar till att möjliggöra en långsiktig utveckling av sjukhusområdet. Planen skapar förutsättningar för nya och förändrade verksamhetsbyggnader samt en mer sammanhållen struktur för sjukhusets interna trafik, angöring och transporter. Den innebär även förbättrade gångkopplingar och gångfartsområden inom området.

Detaljplanen kan medföra förändrade trafikflöden till följd av tillkommande eller ombyggda verksamheter. Markparkering kan på sikt omförläggas till parkeringsgarage, vilket kan minska den interna biltrafiken inom sjukhusområdet. Planbeskrivningen anger att dagens

parkeringstal kan behållas, vilket innebär att sjukhuset även fortsättningsvis kan generera ett betydande parkeringsbehov.

För infartsparkeringarna vid Danderyds sjukhus kan utvecklingen innebära förändrad konkurrens om parkeringsplatser samt förändrade gång- och trafikströmmar. Utvecklingen kan leda till att fler boende i de nordvästra delarna av kommunen väljer infartsparkeringen vid Danderyds centrum i stället för Danderyds sjukhus.

## 3.3 Roslagsbanans förlängning

Roslagsbanan planeras att förlängas från station Universitet till centrala Stockholm, via Odenplan. Syftet är att skapa en snabbare och mer direkt förbindelse mellan nordostkommunerna och city samt att minska belastningen på tunnelbanans röda linje mellan T-centralen och Tekniska högskolan.

De nya stationerna vid Odenplan och T-centralen kommer knyta Roslagsbanan närmre pendeltåg, tunnelbana, bussar och andra delar av kollektivtrafiken. Det innebär att resenärer från Roslagsbanans olika grenar i större utsträckning kan sitta kvar på tåget hela vägen till city, istället för att byta till tunnelbana eller buss vid exempelvis Universitetet, Tekniska högskolan eller Östra station.

I samband med Roslagsbanans förlängning kan därför infartsparkeringarnas funktion komma att förändras. Ösby station kan få större betydelse som knutpunkt mellan Roslagsbanans olika grenar, vilket kan öka behovet av infartsparkering. Färre resenärer behöver byta till tunnelbanan vid Danderyds sjukhus och Mörby station kan därmed avlasta tunnelbanans röda linje. Stocksund station kan bli mer attraktiv genom en direkt förbindelse till city och infartsparkeringen kan få större betydelse för resenärer från närliggande områden. En förlängning av Roslagsbanan till city kan därmed innebära en mer jämn fördelning i beläggning mellan respektive infartsparkering. Till skillnad från idag när beläggningen är koncentrerad till Danderyds sjukhus.

# 4 Åtgärdsförslag

Med utgångspunkt i kartläggningen av infartsparkeringarnas beläggningsgrad och användning presenteras åtgärdsförslag nedan. Syftet med åtgärderna är att optimera infartsparkeringar med hög beläggning och störst upptagningsområde för pendlare samt förbättra utformningen där det behövs. För infartsparkeringar med låg beläggning presenteras förslag på åtgärder kopplat till en mer effektiv markanvändning samt reglering och avgifter.

Skissförslag som tagits fram kan ses i sin helhet i bilaga A.

## 4.1 Stocksunds station

Eftersom beläggningsinventeringen visar på låg nyttjandegrad för infartsparkeringen bedöms det inte finnas ett behov av att tillskapa fler parkeringsplatser. Kartläggningen indikerar att delar av parkeringsytan kan användas för tillfälliga eller flexibla funktioner, utan att den befintliga parkeringskapaciteten behöver byggas om permanent. Detta för att använda marken mer effektivt och undvika att ny mark tas i anspråk för eventuella funktioner. Exempel på sådana funktioner är:

- Paket- och leveransskåp
- Cykelservicestation eller enklare cykelverkstad
- Laddplatser för elcyklar och elsparkcyklar
- Mobilitetshubb för bil- och cykelpool
- Yta för tillfälliga evenemang eller servicestationer
- Planteringar, sittplatser eller annan vistelseyta

Sådana lösningar bör vara möjliga att avveckla eller flytta om efterfrågan på infartsparkering förändras, till exempel vid förlängning av Roslagsbanan till city. Användningen bör därför följas upp över tid och anpassas efter parkeringsbehov, säsong och andra lokala förutsättningar.

Resultaten från beläggningsinventeringen och platsbesöket visar att parkeringskapaciteten nyttjas ojämnt för kommunens infartsparkering och den närliggande 24-timmarsparkeringen. Kommunens infartsparkering är underutnyttjad medan 24 timmarsparkeringen är fullbelagd, vilket tyder på en bristande överensstämmelse mellan parkeringsutbudets reglering och användarnas efterfrågan. Den underutnyttjade infartsparkeringen och den fullbelagda 24-timmarsparkeringen bör därför analyseras som ett sammanhängande system. Den befintliga parkeringskapaciteten bör i första hand styras genom tydligare och mer samordnade parkeringsvillkor. Om ambitionen är att pendlare ska använda infartsparkeringen och att 24-timmarsparkeringen ska vara tillgänglig för andra besökare bör båda parkeringarna avgiftsbeläggas. Avgiftsnivåer och villkor kan därefter anpassas för att styra olika användargrupper och minska konkurrensen mellan parkeringarna.

## 4.2 Danderyds sjukhus

För Danderyds sjukhus har åtgärdsförslagen delats upp för den norra och den södra parkeringen nedan.

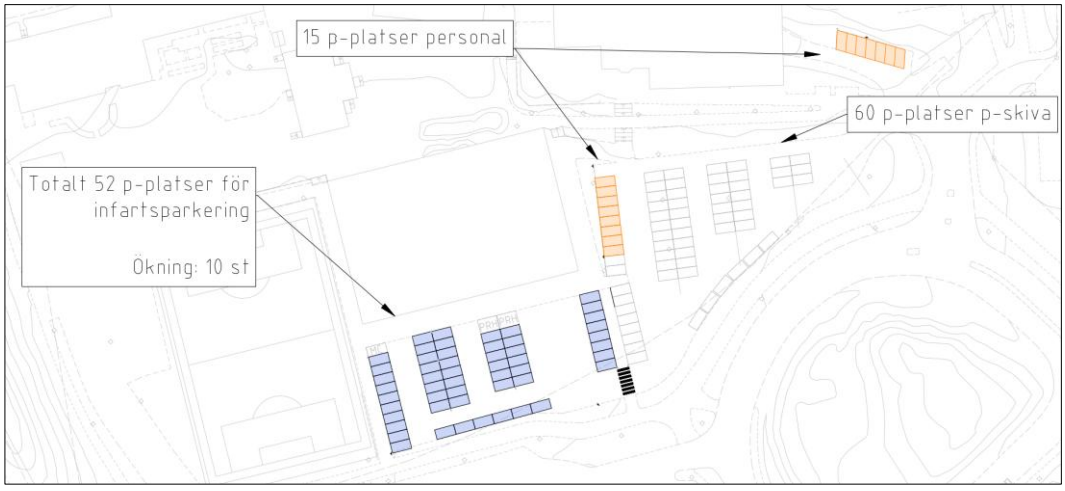
## Danderyds sjukhus norra

Kartläggningen visar på att infartsparkeringen har hög beläggning (framför allt under 2026) och ett stort upptagningsområde. Den höga beläggningen tyder på ett betydande parkeringsbehov i anslutning till Danderyds sjukhus, Roslagsbanan, tunnelbana och kringliggande verksamheter, både under vardagar och helger.

Studien har fokuserat på att optimera kommunens infartsparkeringar där efterfrågan är som störst. Därför har möjligheten att tillskapa ytterligare 10 parkeringsplatser för Danderyds sjukhus norra infartsparkering utretts. Kartläggningen visar på en lägre beläggning för den norra infartsparkeringen jämfört med den södra vid Danderyds sjukhus. Resultatet kan bero på att den norra är svårare att hitta till eller uppfattas som reserverad för Mörbyhallen och Mörbybadet. Eftersom en stor del av ytan dessutom används för personalparkering kan en omdisponering tydliggöra infartsparkeringens funktion och göra den mer lättillgänglig för resenärer, se Figur 38.

För att skapa en tydligare och mer enhetlig lösning föreslås följande:

1. Personalparkeringen minskas från 20 till 15 platser och samlas i nordöstra delen, närmast Mörbybadet och Mörbyhallen.
2. Infartsparkeringen koncentreras till den västra delen och utökas med 10 p-platser och får totalt 52 platser.
3. Övergångsstället närmast Mörbyhallen tas bort, vilket möjliggör fyra nya parkeringsplatser. Detta innebär att infartsförbudet tas bort vid det övergångsställe som behålls.
4. Åtgärd 3 medför att befintligt infartsförbud tas bort. Fordon möts vid övergångsstället i söder där in- och utfart till infartsparkeringen sker.
5. Åtgärd 4 medför att två längsgående platser på besöksparkeringen tas bort för att underlätta in- och utfart.
6. Befintliga stolpar och vägmärken kan i huvudsak återanvändas, men behöver flyttas till följd av den nya utformningen.




Figur 38: Åtgärdsförslag Danderyds sjukhus (norra). Blå markering visar infartsparkering och orange markering visar personalparkering, övriga är Besöksparkering. Komplett förslag ges i Bilaga A. Källa: Sweco.

## Danderyds sjukhus södra

Kartläggningen visar att infartsparkeringen har högst beläggning och störst upptagningsområde av kommunens samtliga infartsparkeringar. Den är attraktiv med ett

strategiskt läge för både vardags- och helgresor med Roslagsbanan eller tunnelbanan till city samt för att nå närliggande verksamheter. Möjligheten att utöka antalet parkeringsplatser har därför utretts, detta för att optimera kommunens infartsparkering där användandet och efterfrågan är störst.

Den västra delen av infartsparkering är enhetlig och effektivt utformad med parkeringsskepp. De åtgärdsförslag som tagits fram bygger på att samma princip tillämpas i den östra delen. Återvinningsstationen föreslås i första hand flyttas, exempelvis till infartsparkeringen vid Mörby station, där beläggningen är låg och ytan kan nyttjas mer effektivt. Genom flytt av återvinningsstationen kan ytan omdisponeras och fler parkeringsplatser tillskapas utan att ta ny mark i anspråk. Två alternativ har tagits fram som utgår från att återvinningsstationen är möjlig att flytta, A1 och A2. Därutöver har ett tredje alternativ tagits fram A3, där återvinningsstationen behålls men omdisponeras för att möjliggöra fler parkeringsplatser.

Alternativ 1, se Figur 39.

- Flytt av återvinningsstation
- Förlängda parkeringsskepp i öster
- Längsgående parkering längst österut
- Tre extra stora platser optimeras till totalt sex platser
- Ökning med 21 st. parkeringsplatser

Alternativ 2, se Figur 40.Figur 41

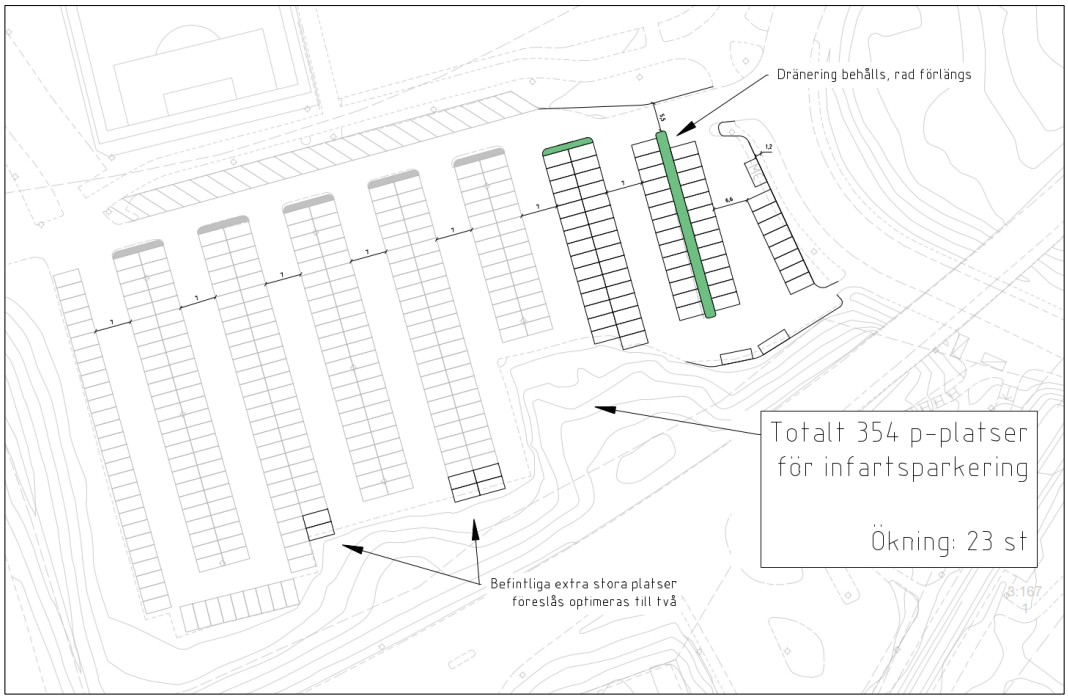
- Flytt av återvinningsstation
- Förlängda parkeringsskepp i öster
- Parkeringsrad längst österut
- Tre extra stora platser optimeras till totalt sex platser
- Ökning med 23 st. parkeringsplatser

Alternativ 3, se Figur 41.

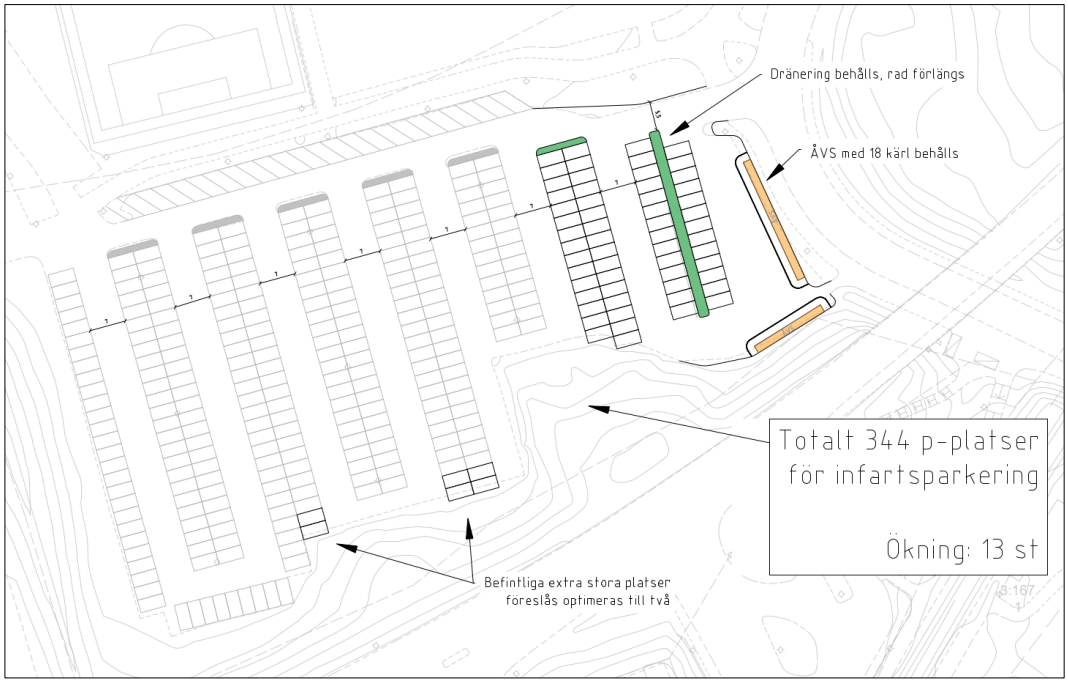
- Återvinningsstation behålls men omdisponeras längst österut
- Förlängda parkeringsskepp i öster
- Tre extra stora platser optimeras till totalt sex platser
- Ökning med 13 st. parkeringsplatser




Figur 39: Åtgärdsförslag A1 Danderyds sjukhus södra. Samtliga parkeringar som redovisas är infartsparkeringar. Källa: Sweco.




Figur 40: Åtgärdsförslag A2 Danderyds sjukhus södra. Samtliga parkeringar som redovisas är infartsparkeringar. Källa: Sweco.




Figur 41: Åtgärdsförslag A3 Danderyds sjukhus södra. Samtliga parkeringar som redovisas är infartsparkeringar. Källa: Sweco.

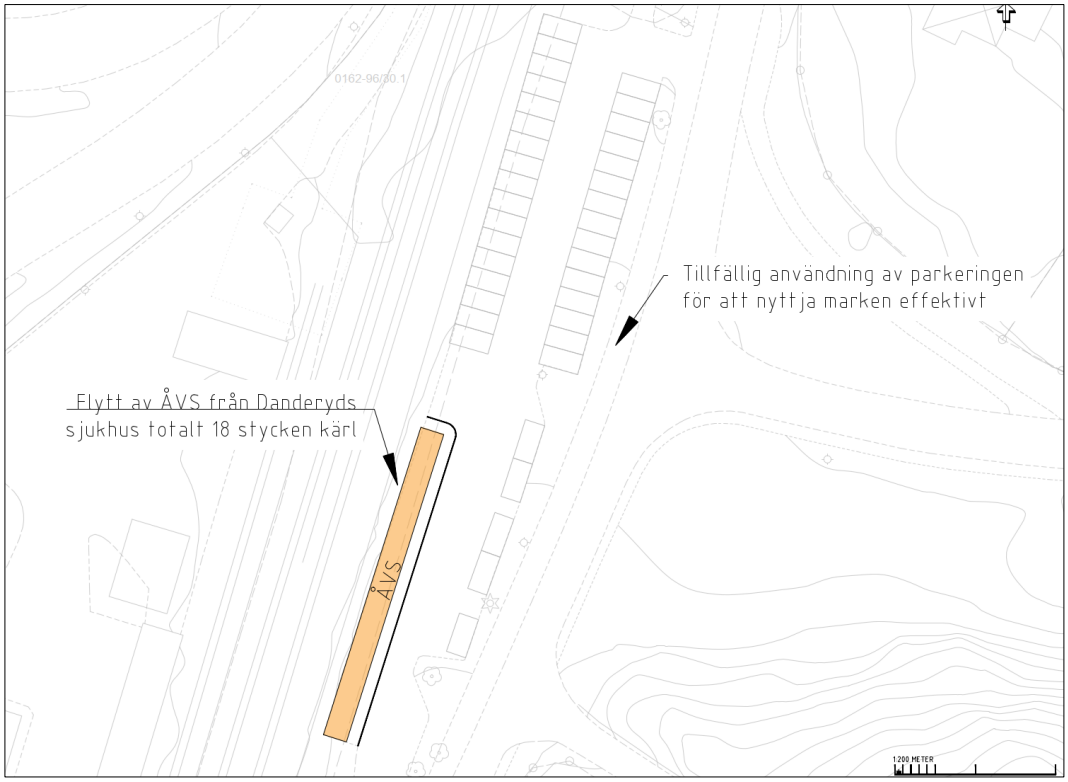
## 4.3 Mörby station

Kartläggningen visar att infartsparkeringen vid Mörby station har låg beläggning. Den genomsnittliga beläggningen är cirka 31 procent, vilket motsvarar omkring 18 parkerade fordon. Det innebär att parkeringen har en betydande överkapacitet i förhållande till dagens efterfrågan.

Som en del av förslaget att optimera infartsparkeringarna vid Danderyds sjukhus föreslås den befintliga återvinningsstationen flyttas till Mörby station. Återvinningsstationen omfattar 18 kärl och tar cirka 40 meter i anspråk, samtidigt som omkring 37 parkeringsplatser bedöms kunna behållas. Det motsvarar ungefär dubbelt så många platser som används enligt beläggningsstudien. Förslaget bedöms därför kunna genomföras utan att begränsa möjligheten att parkera vid Mörby station i någon större utsträckning. På så sätt kan fler parkeringsplatser tillskapas där efterfrågan är störst genom ett mer effektivt marknyttjande vid Mörby station.

I förslaget som presenteras i Figur 42 föreslås följande:

- Återvinningsstation om 18 st. kärl flyttas från Danderyds sjukhus till Mörby station
- Parkeringsplatser minskas med 22 p-platser, totalt behålls 37 st.




Figur 42: Åtgärdsförslag Mörby station. Flytt av ÅVS från Danderyds sjukhus. Samtliga parkeringar som redovisas är infartsparkeringar. Källa: Sweco.

Infartsparkeringen vid Mörby station ligger dock nära ett villaområde och konsekvenser i form av buller eller obehag i form av lukt och nedskräpning från en eventuell återvinningsstation har inte beaktats i utredningen. Är det inte möjligt att flytta återvinningsstationen till Mörby station kan delar av parkeringen istället användas för tillfälliga eller flexibla funktioner. Exempel på sådana funktioner är leveransskåp, cykelparkering, cykelservice samt cykel- och bilpool. En sådan kombination skulle kunna bidra till ett mer effektivt markutnyttjande och samtidigt stärka möjligheterna att resa vidare med kollektivtrafik. Funktionerna bör dock vara möjliga att avveckla eller flytta om efterfrågan på infartsparkering förändras över tid.

Beläggningen mellan Mörby station och Danderyds sjukhus skiljer sig markant trots att parkeringarna ligger endast cirka 200 meter ifrån varandra. Den låga beläggningen vid Mörby station kan därför tyda på att parkeringen inte är tillräckligt synlig eller lättillgänglig för bilister. För att öka nyttjandet bör parkeringen synliggöras genom tydligare vägvisning från större anslutande vägar och bättre skyltning i närområdet. Informationen bör även säkerställas i digitala kart- och navigeringstjänster. Förbättrade gångkopplingar till stationen och andra närliggande målpunkter kan dessutom göra parkeringen mer tillgänglig och attraktiv. Tillsammans kan åtgärderna bidra till ett jämnare utnyttjande av kommunens infartsparkeringar och minska belastningen på parkeringarna vid Danderyds sjukhus.

## 4.4 Ösby station

Resultaten från kartläggningen visar på en tydlig obalans i nyttjandet av infartsparkeringarna vid Ösby station, där kommunens parkering har mycket låg beläggning samtidigt som SL:s avgiftsfria parkering är överutnyttjad. Obalansen kan

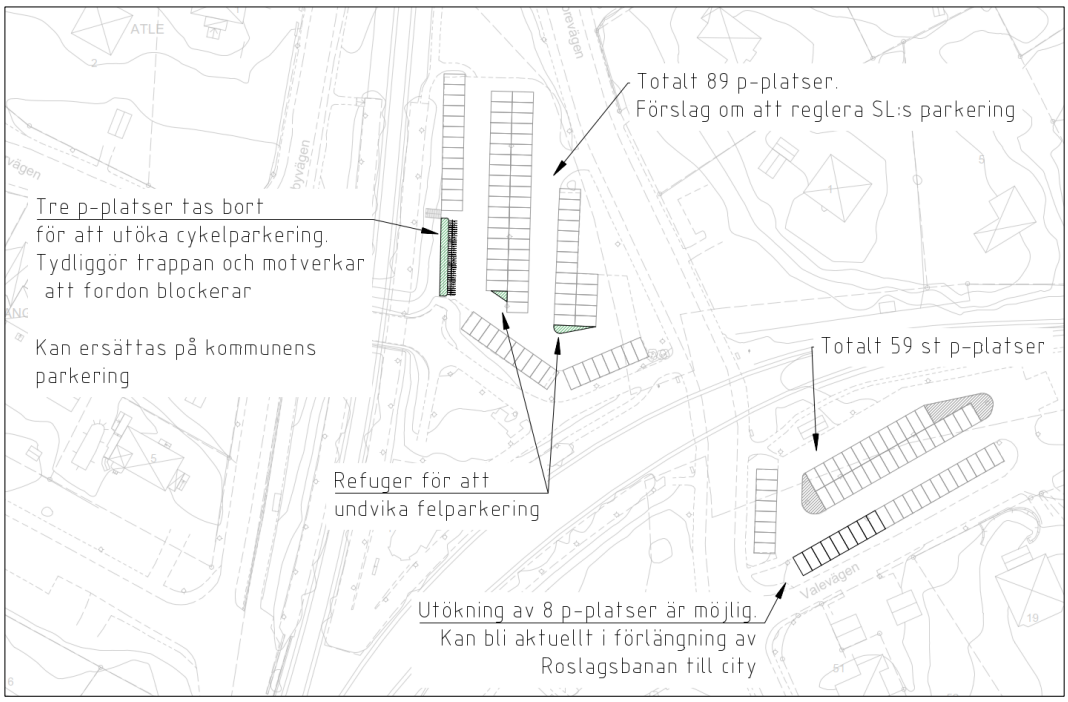
förklaras av att SL:s parkering är oreglerad medan kommunens infartsparkering är avgiftsbelagd. Konsekvensen blir att kommunens parkeringsyta nyttjas ineffektivt och inte genererar intäkter trots tillgänglig kapacitet. För att tillskapa ett mer jämnt nyttjande av parkeringarna bör kommunen överväga samordning med SL i frågor om att avgiftsregler SL:s parkering. Vilka effekter en sådan avgiftsreglering genererar för kommunens infartsparkering i form av beläggning bör följas upp.

Eftersom kommunens infartsparkering i dag har låg beläggning rekommenderas inga fysiska åtgärder i nuläget. I samband med Roslagsbanans planerade förlängning till city kan Ösby station dock få en mer betydelsefull roll som bytes- och omstigningspunkt. Mot denna bakgrund har en utökning av kommunens infartsparkering med ytterligare åtta platser utretts. Utbyggnaden bör genomföras först när efterfrågan ökar och stationens framtida funktion har blivit tydligare.

Vid SL:s parkering har även problem med felparkerade fordon identifierats. För att förbättra utformningen och minska risken för felparkeringar har åtgärder utretts, bland annat refuger och en tydligt utformad cykelparkering i anslutning till stationen.

I förslaget som presenteras i Figur 43 föreslås följande:

- Refuger på SL:s parkering för att undvika felparkering
- Tre p-platser tas bort för utökad cykelparkering i direkt anslutning till stationen på SL:s parkering. P-platser är möjliga att ersättas på kommunens infartsparkering.
- Utökning av totalt 8 p-platser är möjlig på kommunens infartsparkering. Detta är inte aktuellt i nuläget men kan förändras övertid.




Figur 43: Åtgärdsförslag Ösby station. Källa: Sweco.

Delar av kommunens infartsparkering kan även användas för tillfälliga eller flexibla funktioner. Exempel på sådana funktioner är leveransskåp, cykelparkering, cykelservice samt cykel- och bilpool. En sådan kombination skulle kunna bidra till ett mer effektivt markutnyttjande och samtidigt stärka möjligheterna att resa vidare med kollektivtrafik.

Funktionerna bör dock vara möjliga att avveckla eller flytta om efterfrågan på infartsparkering förändras, till exempel i samband med förlängning av Roslagsbanan.

## 4.5 Generella åtgärder

Kartläggningen visar på ett användande av fordon som inte är registrerade inom kommunen på vardagar för samtliga infartsparkeringar. Resultatet bör dock tolkas med viss försiktighet eftersom fordonsuppgifter baseras på data från 2025 medan folkbokföringsadresser är hämtade från 2026, vilket är en osäkerhet i utredningen. Däremot finns risken att parkeringstillstånd lånas ut eller använts i strid med gällande villkor. Det bör därför utredas vidare i vilken utsträckning parkeringsvakterna följer upp att fordonen har giltiga parkeringstillstånd och om tillstånden används enligt gällande regler. Det bör utredas hur många fordon som bötfälls på grund av att de saknar tillstånd.

Att besökare använder infartsparkeringarna under vardagar kan även tyda på en bristfällig information om vad som gäller kring villkor och reglering. För samtliga infartsparkeringar föreslås att skyltning och information till respektive infartsparkering ses över. Detta i syfte att tydliggöra infartsparkeringens reglering på plats. Samma information bör placeras vid infart till respektive infartsparkering för en enhetlig och tydlig reglering. Med tydligare information och bevakning kan infartsparkeringarna i större utsträckning vara tillgänglig för användare.

Det bör tydliggöras att det är en yta för infartsparkering och informationsskylt bör inkludera villkor eller hänvisa till villkoren på kommunens hemsida:

- Parkeringstillstånd gäller och ska vara synligt i framrutan.
- Kostnad vardagar kl. 7-16: 5 kr per timme, maximalt 30 kr per dag.
- Dag före röd dag samt röda dagar är avgiftsfria och inget parkeringstillstånd krävs.
- Övrig tid är avgiftsfri och inget parkeringstillstånd krävs
- Bilen får högst stå i 24 timmar

Användaranalysen visar att den genomsnittliga körsträckan till samtliga infartsparkeringar uppgår till cirka 1,8 km under vardagar, vilket är inom rimligt gång- och cykelavstånd. En viktig åtgärd för att främja ett mer hållbart användande av infartsparkeringarna är därför att se över kommunens gång- och cykelnät. En förbättrad gång- och cykelinfrastruktur kan göra det möjligt för fler resenärer att ta sig till infartsparkeringarna utan bil, vilket bidrar till minskad trängsel, lägre utsläpp samt frigör parkeringsplatser för resenärer med längre avstånd eller sämre möjligheter att gå och cykla.

Utredningens användaranalys kan fungera som ett underlag för att identifiera viktiga stråk och prioritera insatser. Analysen visar exempelvis att Stocksunds och Mörby infartsparkeringar har flest kommunregistrerade fordon från Långängen, medan Ösby infartsparkering har flest kommunregistrerade fordon från Djursholm. Genom att utgå från resenärernas geografiska ursprung och identifiera brister i gång- och cykelnätet kan kommunen rikta insatserna till de stråk där potentialen att ersätta kortare bilresor med gång eller cykel bedöms vara störst.

Åtgärder kan exempelvis vara att:

- Komplettera saknade länkar i gång- och cykelnätet
- Förbättra separering mellan gående, cyklister och motorfordon
- Skapa genare och mer orienterbara stråk
- Höja trafiksäkerheten och tillgängligheten vid korsningar och övergångsställen
- Förbättra belysning, beläggning och vinterväghållning
- Tydliggör cykelvägvisning och skyltning till infartsparkeringarna

- Anlägga säkra och väderskyddade cykelparkeringar, gärna möjlighet att låsa fast ramen

På grund av den låga beläggningen vid Mörby, Stocksund och Ösby, samt den korta genomsnittliga körsträckan till dessa infartsparkeringar föreslås dessa parkeringsytor även upplåtas till invånare i närliggande kommuner. Med den åtgärden kan dessa infartsparkeringar nyttjas av faktiska långväga-pendlare och kan leda till en högre beläggningsgrad som på så vis leder till högre intäkter till kommunen.

## 4.6 Grov kostnadskalkyl

En grov kostnadskalkyl har tagits fram för de föreslagna åtgärder som presenteras i form av skissförslag i bilaga A. Övriga åtgärder ingår inte i kostnadsbedömningen. För Stocksund station har inget skissförslag tagits fram och ingår därmed inte i kostnadsbedömningen. För Danderyds sjukhus södra finns tre alternativ av åtgärdsförslag. Entreprenadkostnaden är den prognostiserade slutkostnaden för entreprenaden, inklusive godkända ändrings- och tilläggsarbeten. Prisnivån är april 2026.

Utredningen och åtgärdsförslagens utformning är framtagen på en översiktlig nivå. Det innebär att även kostnadskalkylen är begränsad i vissa avseenden. I kostnaden ingår inte:

- Oförutsett under utredning/projektering
- Byggherrekostnad (utredning/planering/detaljplan, projektering samt beställarens kostnad projektadministration, byggplatsuppföljning, platskontor).
- Förändrad dagvattenhantering
- Eventuell marklösen
- Eventuell ledningsomläggning
- Eventuellt höjd standard på belysning
- Ändring i lokala trafikföreskrifter

### 4.6.1 Danderyds sjukhus

Bedömd entreprenadkostnad för åtgärder för Danderyds sjukhus norra är 225 tkr.

Bedömd entreprenadkostnad för åtgärder för Danderyds sjukhus södra är 1,5 mkr för Alternativ 1, 1,5 mkr för Alternativ 2, 1,4 mkr för Alternativ 3.

### 4.6.2 Mörby station

Bedömd entreprenadkostnad för åtgärder för Mörby station är 300 tkr.

### 4.6.3 Ösby station

Bedömd entreprenadkostnad för åtgärder för Ösby station är 1,1 mkr.

# 5 Slutsats och rekommendation

För att optimera användandet av kommunens infartsparkeringar riktar sig åtgärdsförslag främst till Danderyds sjukhus som visar på högst beläggning samt störst upptagningsområde både under vardagar och helger. Genom att flytta befintlig återvinningsstation kan fler parkeringsplatser tillskapas där behovet är som störst. Återvinningsstationen kan med fördel flyttas till Mörby station som visar på undernyttjad kapacitet.

För både Ösby station och Stocksund station rekommenderas att infartsparkeringarna och närliggande avgiftsfria parkeringar ses som ett sammanhängande system. Kommunen bör överväga samordning med SL, genom exempelvis avgiftsreglering. Avgiftsregleras närliggande parkeringar rekommenderas att beläggning och användning av kommunens infartsparkeringar följs upp över tid. En sådan förändring kan påverka resenärernas beteende och bidra till en jämnare fördelning av parkeringsbeläggningen. Skillnad i kostnad kan vara avgörande för skillnad i användning mellan infartsparkeringarna och närliggande parkeringar. Om övriga parkeringar blir dyrare än infartsparkeringarna kan kommuninvånare i högre grad komma att välja infartsparkeringarna, medan besökare i större utsträckning hänvisas till närliggande parkeringar.

Trots att flera av kommunens infartsparkeringar har ledig kapacitet rekommenderas ingen permanent förändring av markanvändningen, till exempel i form av bostäder eller verksamheter. Detta för att beakta de förändrade resmönster och parkeringsbehov som en eventuell förlängning av Roslagsbanan till city samt utvecklingen av Danderyds sjukhus kan medföra. Idag är efterfrågan på infartsparkering koncentrerad till Danderyds sjukhus, där närhet till tunnelbanan är en viktig anledning. Förlängning av Roslagsbanan kan innebära en mer jämn fördelning av beläggningen där Mörby, Ösby och Stocksund kan antas avlasta infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus. Möjlighet till parkering vid stationsområdena bör därför vara kvar men tillfällig användning rekommenderas tills eventuella förutsättningar ändras.

Kommunen skulle även kunna överväga att ge invånare i närliggande kommuner möjlighet att använda parkeringsplatserna vid Mörby, Ösby och Stocksund. Detta skulle både kunna öka beläggningen och parkeringsintäkterna vid dessa platser samt bidra till att fler personer som bor långt från Roslagsbanan använder parkeringarna. Resultaten visar att användarna inom kommunen bor nära parkeringarna, vilket innebär att de inte tillhör den målgrupp som infartsparkeringar primärt är avsedda för. Infartsparkeringars primära syfte är att möjliggöra en övergång från bil till kollektivtrafik för personer som bor långt från kollektivtrafiken.

# Bilaga A

Utformningsskisser.

# Bilaga B

Grov kostnadskalkyl.

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

SWECO