

I kommunen finns det sammanlagt 875 infartsparkeringar, varav 190 finns belägna i centrala Vallentuna och denna siffra kan komma att förändras. I tabellen ovan visas hur många platser det finns på respektive infartsparkering samt om det finns tillgång till cykelparkering.

Infartsparkering	Antal platser	Cykelparkering	Finns lediga platser?	
			Bil	Cykel
Ekskogen	12	Ja	Ja	Nej
Frösunda	12	Ja	Få	Ja
Gillinge	70	Ja	Ja	Ja
Karby	54	Utbyggnad på gång		
Brottby	94	Ja	Ja	Ja
Kragstalund	78	Ja	Nej	Nej
Kårsta	18	Ja	Ja	Ja
Lindholmen	59	Utbyggnad på gång		
Ormsta	77	Utbyggnad på gång		
Söderhalls trafikplats	223	Utbyggnad på gång		
Vallentuna station	190	Ja	Nej	Ja

21. Resandestatistik

År 2017 var biltätheten i kommunen 473 personbilar/1000 invånare, vilket ligger något högre än närliggande kommuner och länsnittet. Bilinnehavet per 1000 personer har ökat med cirka 5 % sedan 2013.⁵

Under 2015 gjorde Stockholms läns landsting en reseundersökning. Vid jämförelse av bil och kollektivtrafik är det 79 % i Vallentuna som använder bilen och 21 % åker kollektivt.

Det är cirka 42 % som åker till och från Vallentuna till kommuner inom samma länshalva, 30 % reser inom Vallentuna kommun och cirka 17 % som reser till och från Stockholms innerstad. För tvärresande sker de flesta resorna med bil (77-80%) och från och till Stockholms innerstad är det 25 % som reser med bil och den största andelen via tåg.

För fritidsresor är bilen mer dominerande än för arbetsresor. Det kollektiva resande är högre för arbetsresor än fritidsresor och resor till fots är större för fritidsresor än för arbetsresor. Män åker mer bil än kvinnor under vardagar men under helgerna är bilanvändningen relativt lika för män (73 %) och kvinnor (74 %).⁶

Tabellerna nedan visar andel resande med bil, kollektivt, cyklister och gående i jämförelse med andra närliggande kommuner samt restidskvoten och genomsnittlig restid för bilresande och kollektivt resande.

⁵ SCB

⁶ Resevaneundersökning Stockholms län, 2015

Tabell 2- Andel resande per färdmedel per kommun

Kommun	Bil	Kollektiv	Cyklister	Gående
Vallentuna	70 %	19 %	4 %	6 %
Norrtälje	64 %	25 %	2 %	8 %
Sigtuna	60 %	23 %	7 %	11 %
Täby	63 %	24 %	5 %	7 %
Upplands väsby	68 %	19 %	5 %	8 %
Österåker	68 %	19 %	5 %	8 %

Tabell 3- Restidskvoter och genomsnittlig restid per kommun

Kommun	Restidskvot	Genomsnittlig tid bil	Genomsnittligt tid kollektiv
Vallentuna	2,4	26	63
Norrtälje	2,3	31	71
Sigtuna	2,1	28	58
Täby	2,2	21	47
Upplands väsby	2,0	25	50
Österåker	2,0	30	61

Begreppsförklaring

Allmän plats- Med allmän plats menas i plan- och bygglagen ”en gata, en väg, en park, ett torg, eller annat område som enligt detaljplan är avsedd för ett gemensamt behov”.

Angöring- Kortvarig uppställning av fordon för av- och påstigning eller för lastning och lossning

Bilplats (bpl)- utrymme för uppställning av en bil, en ”parkeringsplats”.

Bilpool- en bilpool gör det möjligt att ha tillgång till bil när det behövs utan att behöva äga en själv. Gemensamt med andra medlemmar kan en nyttja bilen mot en avgift.

Biltäthet- Antal bilar per 1000 invånare

Bruttoarea (BTA)- Bruttoarea utgörs av mätvärda delar av våningsplan, begränsas av omslutande byggdelars utsida eller annan angiven begränsning för mätvärdhet. BTA ska beräknas exklusive yta för parkeringsplatser, oavsett vad svensk standard anger. För mer information se Svensk standard. Area och Volym för husbyggnader. Den senaste utgåvan är alltid den som gäller.

Centrumhandel- Med centrumhandel avses detaljhandel som sker i stadsdelscentrum eller tätortscentrum. Det är dock viktigt att inte räkna dagligvaruhandeln hit.

Cykelplats (cpl)- utrymme för uppställning av cykel. Se Sverige Kommuner och landstings GCM- handbok för mer information om utformning.

Dagligvaruhandel- Till dagligvaror brukar bland annat livsmedel, hygienartiklar, hushållspapper och blommor räknas, sådana saker som är förbrukningsvaror och handlas ofta

Kvartersmark- mark som enligt detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde

Mobility management- Att påverka människors resebeteende genom att visa på möjligheten till mer hållbara transportalternativ.

Mobilitetshub- En mobilitetshub underlättar för växling mellan trafikslag och syftar till att öka ett hållbart resande och servar stora områden med exempelvis parkeringsplatser för främst cykel men även bil. Det kan även finnas service kopplat till de olika trafikslagen såsom terminaler att köpa busskort, service för cykel- och bil m.m.

Ombyggnad- En ombyggnad är en ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en del av Byggnaden påtagligt förnyas. Observera att även parkeringsnormen kan påverkas..

Parkering- Uppställning av fordon, dock ej för tillfällig angöring. För utformning se: Krav för vägars och gators utformning, Trafikverkets publikation 2015:086.

Parkeringsnorm- en parkeringsnorm är en kommuns riktlinje för hur cykel- eller bilparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation. Normen visar ett minsta antal parkeringsplatser som krävs för bygglov. Normen kan ange olika parkeringstal på olika platser i kommunen och typ av bebyggelse (bostad, kontor osv.)

Parkeringstal- Parkeringstal anger hur många parkeringsplatser för cykel och bil som ska tillhandhållas i samband med nybyggnation. Flexibla parkeringstal innebär att antalet parkeringsplatser som ska anläggas varierar med den specifika platsernas förutsättningar och de mobilitetstjänster som genomförs.

Parkeringsköp- Avtal där fastighetsägaren löser den egna fastighetens parkeringsbehov på annan plats än inom den egna fastigheten enligt vad Plan- och bygglagen (PBL) kräver. Avtal kan tecknas med annan fastighetsägare alternativt med kommunen. Möjliggör samnyttjande.

Parkeringsplats- Utrymme för parkeringsplatser för en eller flera fordon.

Restidskvot Är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid. En restidskvot på mindre än 1,5 (restid med kollektivtrafik/restid med bil) anses vara acceptabel. Det finns ett starkt samband mellan färdmedelsandelar och restidskvoter.

Samnyttjande- gemensam användning av parkeringsplatser för två eller flera byggnader, lokaler, verksamheter eller användare. Platserna reserveras inte för någon användare. Förutsätter en kartläggning av beläggningstiden för olika användare vid

olika tidpunkter och att dessa inte sammanfaller. Nedan följer exempel på olika användargrupper.

- **Dag:** användare som använder parkering på dagen, exempelvis verksamhet som inte har öppet kvällstid.
- **Kväll:** Boende som använder bil i tjänsten vilka arbetspendlar
- **Boende:** Boende som ibland använder bilen i veckorna och ofta på kvällar/helger
- **Dagverksamhet:** Användare vilka använder parkerings dagtid för exempelvis verksamheter som endast har öppet dagtid.
- **Handel:** Handelsverksamhet vilka ofta har öppet från förmiddagen och en bit in på kvällen.
- **Kvällsverksamhet:** Användare vilka är i behov av parkering på kvällstid, exempelvis idrottsverksamhet eller kvällsöppen handel som har öppet samtidigt som behovet sammanfaller med dem boendes.

Småindustri: en småskalig industri, med relativt få anställda.

Väderskyddad cykelparkering- En väderskyddad cykelparkering är en parkering för cykel utomhus där den skyddas mot bland annat regn och snö. Platsen kan utformas med et skärmtak eller vara inbyggt under en byggnad.

Studentbostad- Bostadslägenhet för person inskriven vid studieberättigande eftergymnasial utbildning. Studentbostaden skall upplåtas med hyresrätt och på villkor om begränsas besittningsrätt, vilken är kopplad till hyresgästens fortsatta studier.

Räkneexempel

Exempel 1.

Förutsättningar

Användare 1 = dag (behov av 100 platser)

Användare 2 = kväll (behov av 75 platser)

Reducering = 70 %

Totalt behov: 175 platser (utan reduktion)

Vi vet att behovet är 100 platser på dagen och frågan är hur många av dem 75 platserna på kvällen vi kan samnyttja.

Med reduktion

Eftersom 70 % kan samnyttjas (enligt tabell 16) kommer vi behöva beräkna dem överskridande 30 % för att se behovet.

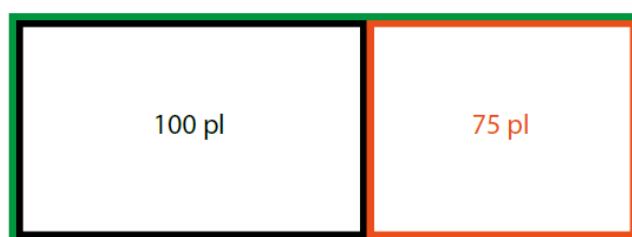
Vi får att:

$75 \text{ pl} \times 0,7 = 52,5 \text{ pl}$ samnyttjas.

$75 \text{ pl} \times 0,3 = 22,5 \text{ pl}$ är överskridande.

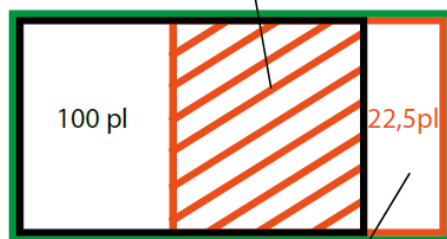
$100 \text{ pl} + 22,5 \text{ pl} = 122,5 \text{ pl}$ är det totala behovet.

Totalt behov efter reduktion: ~123 platser (varav 52,5 platser samnyttjas) krävs totalt, efter reduktion av samnyttjande.



Totalt behov utan samnyttjande = 175 pl

52,5 pl (70 %) samnyttjas av kvällsparkeringen



22,5 pl (30 %) krävs utöver samnyttjade platser

Totalt behov med samnyttjande = 122,5 pl

Räkneexempel 2-

Förutsättningar

Användare 1 = boende (behov av 100 platser)

Användare 2 = dagverksamhet (behov av 80 platser)

Reducering = 20 %

Totalt behov: 180 platser (utan reduktion)

Vi vet att behovet är 100 platser för boende och frågan är hur många av de 25 platserna för dagverksamhet vi kan samnyttja.

Med reduktion

Eftersom 20 % kan samnyttjas (enligt tabell 16) kommer vi behöva beräkna de överskridande 80 % för att se behovet.

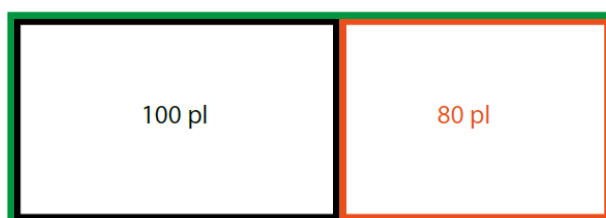
Vi får att:

$80 \text{ pl} \times 0,2 = 16 \text{ pl}$ samnyttjas.

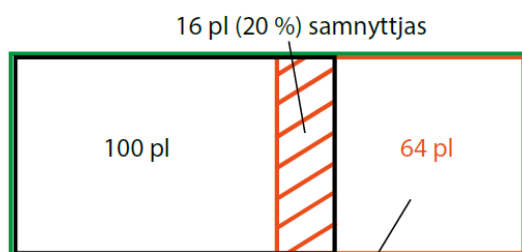
$80 \text{ pl} \times 0,8 = 64 \text{ pl}$ är överskridande.

$100 \text{ pl} + 64 \text{ pl} = 164 \text{ pl}$ är det totala behovet.

Totalt behov efter reduktion: 164 platser (varav 16 platser samnyttjas) krävs totalt, efter reduktion av samnyttjande.



Totalt behov utan samnyttjande = 180 pl



64 pl (80 %) krävs utöver samnyttjade platser

Totalt behov med samnyttjande = 164 pl

Räkneexempel 3

Förutsättningar

Användare 1 = handel (behov av 240 platser)

Användare 2 = kvällsverksamhet (behov av 25 platser)

Reducering = 10 %

Totalt behov: 265 platser (utan reduktion)

Vi vet att behovet är 240 platser för handel och frågan är hur många av de 25 platserna för kvällsverksamhet vi kan samnyttja.

Med reduktion

Eftersom 10 % kan samnyttjas (enligt tabell 16) kommer vi behöva beräkna dem överskridande 90 % för att se behovet.

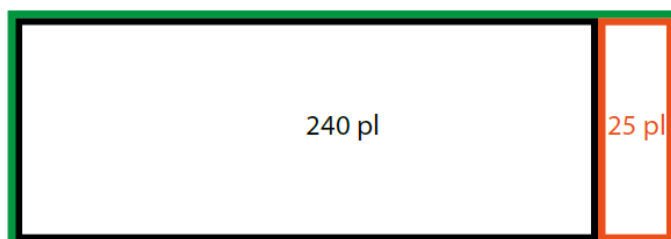
Vi får att:

$25 \text{ pl} \times 0,1 = 2,5 \text{ pl}$ samnyttjas.

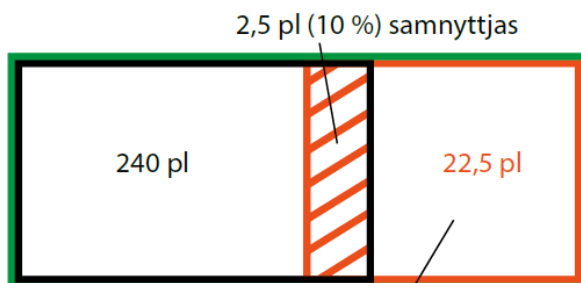
$25 \text{ pl} \times 0,9 = 22,5 \text{ pl}$ är överskridande.

$240 \text{ pl} + 22,5 \text{ pl} = 262,5 \text{ pl}$ är det totala behovet.

Totalt behov efter reduktion: ~263 platser (varav 22,5 platser samnyttjas) krävs totalt, efter reduktion av samnyttjande.



Totalt behov utan samnyttjande = 265 pl



22,5 pl (90 %) krävs utöver samnyttjade platser

Totalt behov med samnyttjande = 262,5 pl