

RAPPORT

PARKERINGSUTREDNING FILIPSTADSBACKEN

2024-06-10

UPPDRAG 313069, Trafikutredning Filipstadsbacken

Titel på rapport: Parkeringsutredning Filipstadsbacken

Status: Rapport

Version: 4

Datum: 2024-06-10

MEDVERKANDE

Beställare: Stockholms stad, exploateringskontoret

Kontaktperson: Martin Viitanen

Konsult: Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig: Martin Larsson, Tyréns Sverige AB

Ali Esmaili, Tyréns Sverige AB (tom 240307)

Trafikplanerare: Ali Esmaili, Tyréns Sverige AB

Johan Rickardsson, Tyréns Sverige AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

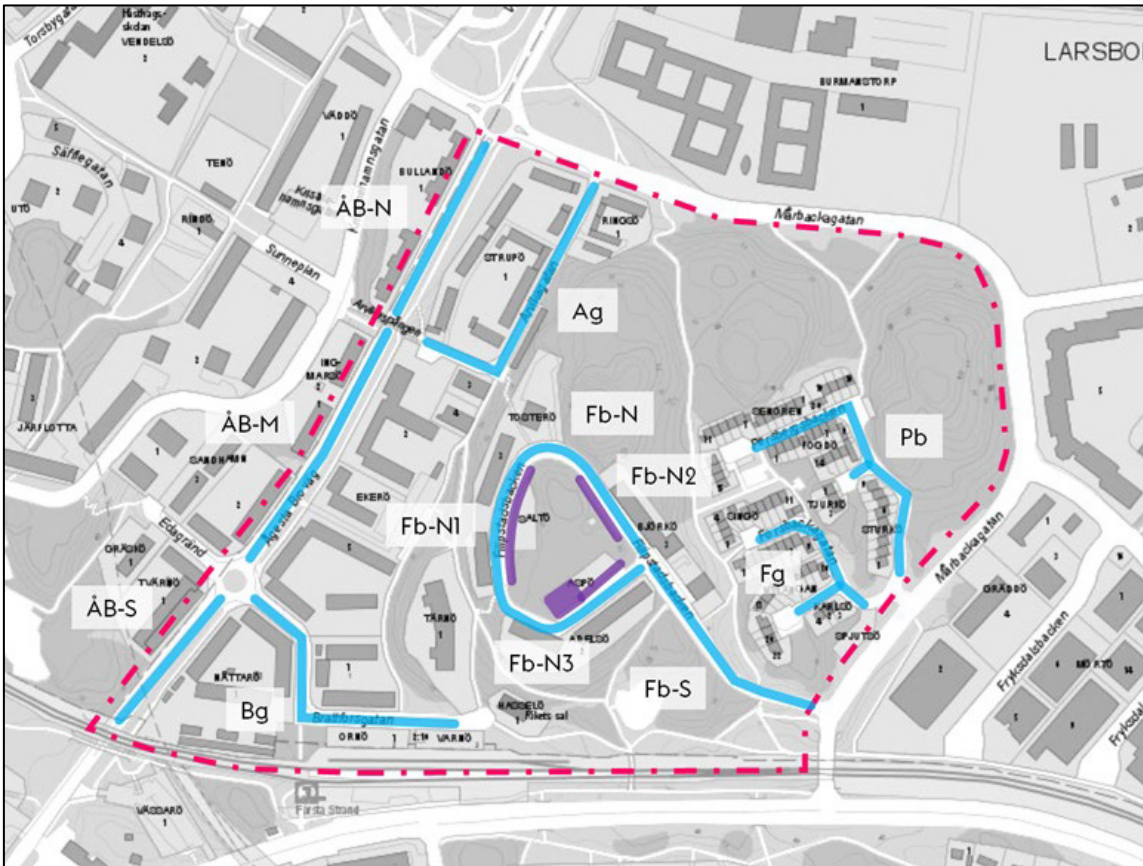
1	INLEDNING.....	4
	1.1 SYFTE OCH AVGRÄNSNING	4
2	PARKERINGSINVENTERING.....	5
	2.1 METOD FÖR INVENTERING.....	5
	2.2 STUDERADE PARKERINGSYTOR	6
3	RESULTAT OCH ANALYS	8
	3.1 RESULTAT BELÄGGNING.....	8
	3.2 METOD FÖR ANALYS AV HEMVIST.....	10
	3.2.1 OM LEASING.....	13
	3.3 RESULTAT FRÅN ANALYS AV HEMVIST	15
	3.3.1 INVENTERINGSTILLFÄLLE 1, TISDAG 23/11 10:00-12:00	15
	3.3.2 INVENTERINGSTILLFÄLLE 2, TISDAG 23/11 22:00-00:00	16
	3.3.3 INVENTERINGSTILLFÄLLE 3, TORSDAG 25/11 10:00-12:00.....	17
	3.3.4 INVENTERINGSTILLFÄLLE 4, TORSDAG 25/11 22:00-00:00.....	18
	3.3.5 INVENTERINGSTILLFÄLLE 5, SÖNDAG 28/11 13:00-15:00	19
	3.4 SAMMANFATTANDE ANALYS OCH SLUTSATS AV BELÄGGNINGSTUDIEN OCH NUMMERSKRIVNING	20
4	PLANFÖRSLAG.....	21
5	KOMPENSATION AV PARKERING	22
6	SLUTSATS.....	23

1 INLEDNING

Planering pågår för ny bostadsbebyggelse utmed Filipstadsbacken i Farsta. Den nya bebyggelsen får entréer och angöring mot Filipstadsbacken. För att möjliggöra för ny bebyggelse kommer del av befintlig parkering utmed Filipstadsbackens att påverkas. Även parkering utmed Brattforsgatan påverkas men i mindre grad än på Filipstadsbacken. Därmed fokuserar utredningen på Filipstadsbacken.

1.1 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Syftet med parkeringsutredningen är att kartlägga hur många parkeringsplatser som finns inom utredningsområdet och hur de används. Vidare syftar utredningen till att studera beläggning för parkeringsplatserna på allmän plats och även studera var parkerade fordon är hemmahörande. Utredningen syftar även till att redogöra för hur många platser som försvinner samt om dessa behöver ersättas.



Figur 1. Parkeringsutredningens utredningsområde markerat med röd prick-streckad linje. Blå streck visar allmänna parkeringar utmed gata och lila är samlad parkering utanför gata/gångbana.

2 PARKERINGSINVENTERING

2.1 METOD FÖR INVENTERING

För att få en bild över hur användningen ser ut över dygnet och veckan genomfördes totalt fem inventeringar. Fyra av dessa var på vardag mellan klockan 10-12 samt 22-00 och en på en helgdag klockan 12. Vid studietillfällena studerades följande:

PARKERING PÅ KVARTERSMARK:

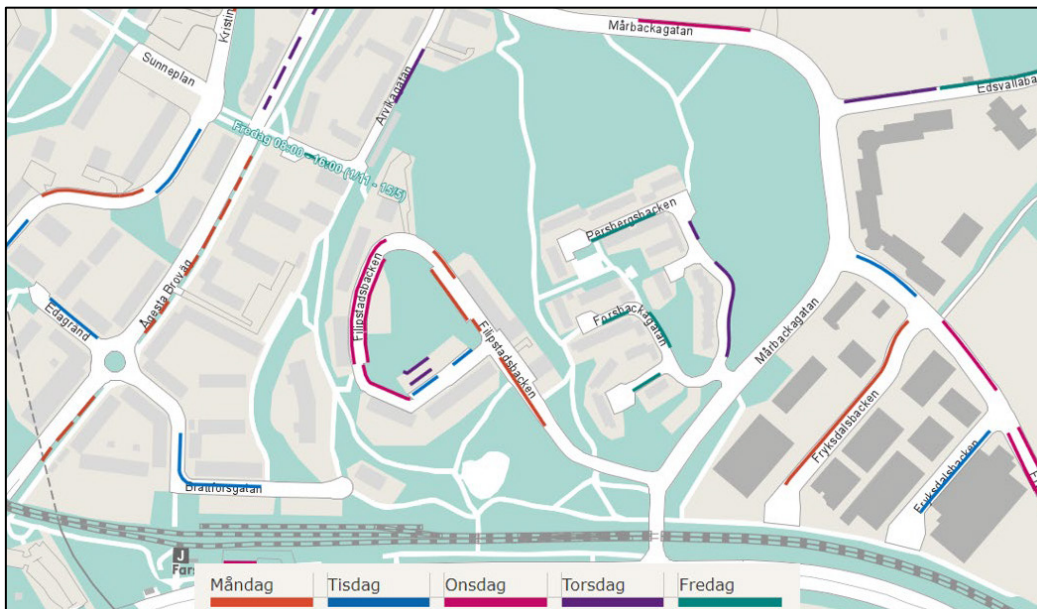
- Antal platser
- Kostnad (Filipstadsbacken)

PARKERING PÅ ALLMÄN PLATS:

- Antal platser
- Reglering
- Beläggning
- Hemvist

Vid inventeringstillfällena har registreringsnummer noterats. Syftet är att hämta ut uppgifter om var bilarna är skrivna (hemvist)¹.

I inventeringsområdet gäller Stockholms stads servicedagar vilket innebär att det råder parkeringsförbud mellan klockan 8 och 16 en specifik vardag. Då utredningsområdet i någon del påverkas av servicedagar under måndag till fredag var det oundvikligt att vissa parkeringsytor under inventeringen inte var tillättna att parkera på vilket ska beaktas vid genomgång av utredningens resultat. I illustrationen nedan framgår vilka parkeringsytor som hade servicedag då inventering genomfördes dagtid, tisdag och torsdag.



Figur 2. Översiktskarta över servicedagar i området.

¹ Dessa uppgifter hämtas ut från Transportstyrelsen genom en ansökan som reglerar användning av utlämnade data och hur personuppgifter hanteras. Denna data används senare i analys av vilka som använder parkeringsytorna.

2.2 STUDERADE PARKERINGSYTOR

De studerade parkeringsytorna delas upp i privata parkeringar på kvartersmark och parkeringar på allmän plats. Generellt är parkeringar på kvartersmark förhryda och är ofta i form av markparkering eller enskilda garage.

De allmänna parkeringsplatserna utgörs främst av längsgående kantstensparkeringar, dock finns tre mer avskilda parkeringsytor. Dessa tre finns längs Filipstadsbacken, benämnda Fb-N1, Fb-N2 och Fb-N3 i figuren nedan.



Figur 3. Områdesindelning använd för analys och kartering.

Parkeringar på kvartersmark framgår av gulmarkerade ytor i figur 3. Dessa är förhryda och reserverade för boende i anslutning till respektive bostadskvarter med undantag av 12 avgiftsbelagda, allmänt tillgängliga, platser på Brattforsgatan, intill pendeltågsstationen.

På Filipstadsbacken finns tre bostadsrättsföreningar med 51 parkeringsplatser i garage samt en markparkering med 39 platser. Nedan redovisas antalet parkeringsplatser per bostadsrättsförening, parkeringstal, samt kostnad för parkeringsplatser hösten 2021. Underlag om platsernas uthyrningsgrad har inte kunnat inhämtas men de antas vara fullt uthyrda.

Tabell 1. Befintliga bostäder på Filipstadsbacken och dess parkeringsutbud.

Bostadsrättsförening	Antal platser	Antal bostäder	Parkeringstal	Pris
Brf Adelsö 2	17 (garage)	165	0,1 bpl/bostad	600 kr/månad
Brf Tosterö 3	6 (garage) + 39 (markparkering)	231	0,19 bpl/bostad	425-500 kr/månad
Brf Björkö 3	28 (garage)	84	0,33 bpl/bostad	500 kr/månad
Totalt	90 p-platser	480	0,19 bpl/bostad	

De allmänna parkeringarna är reglerade enligt uppgifter i tabell nedan.

Tabell 2. Parkeringsytor, dess reglering samt antalet platser.

PLATS	REGLERING	ANTAL PLATSER
Brattforsgatan (Bg)	Längs Brattforsgatan gäller 2 timmar parkering med p-skiva mellan 8-18, parkeringsförbud gäller på tisdagar 8-16 under vinterhalvåret.	22
Ågesta Broväg (ÅB-S)	Parkeringsförbud på måndagar 8-16 under vinterhalvåret.	13
Ågesta Broväg (ÅB-M)	Parkeringsförbud på måndagar 8-16 under vinterhalvåret. 2 timmar parkering 8-22 alla dagar gäller för sex av platserna, närmst korsningen med Brattforsgatan.	26
Ågesta Broväg (ÅB-N)	Parkeringsförbud på torsdagar 8-16 under vinterhalvåret.	17
Arvikagatan (Ag)	Parkeringsförbud på fredagar 8-16 under vinterhalvåret gäller för fem av platserna. Resterande platser har parkeringsförbud på torsdagar 8-16 under vinterhalvåret.	15
Persbergsbacken (Pb)	Parkeringsförbud på torsdagar 8-16 under vinterhalvåret gäller för cirka 60 procent av platserna. Resterande platser har parkeringsförbud på fredagar 8-16 under vinterhalvåret.	35
Forsbackagatan (Fg)	Parkeringsförbud på fredagar 8-16 under vinterhalvåret.	14
Filipstadsbacken (Fb-S)	Parkeringsförbud måndagar 8-16 under vinterhalvåret.	18
Filipstadsbacken (Fb-N)	Parkeringsförbud måndagar 8-16 under vinterhalvåret gäller för cirka sju parkeringsplatser. Onsdagar 8-16 gäller för resterande platser.	33
Filipstadsbacken (Fb-N1)	7-dygn. Parkeringsförbud onsdagar 8-16 under vinterhalvåret.	43
Filipstadsbacken (Fb-N2)	7-dygn. Parkeringsförbud måndagar 8-16 under vinterhalvåret.	23
Filipstadsbacken (Fb-N3)	7-dygn. Parkeringsförbud tisdagar 8-16 under vinterhalvåret gäller för cirka hälften av platserna, torsdagar 8-16 gäller för andra hälften.	48
Totalt		307

3 RESULTAT OCH ANALYS

3.1 RESULTAT BELÄGGNING

Beläggningsen kan enstaka gånger överstiga 100 procent, vilket innebär att efterfrågan är större än utbudet. Exakta antalet platser är svårt att bedöma på vissa platser då inga rutor finns, och har därför uppskattats med avståndsberäkning och med antagande om att en parkeringsruta är cirka 6 meter lång.

Under inventering tisdag 23/11 var det servicedag och således parkeringsförbud på parkeringsytor Bg och del av Fb-N. Vid inventering torsdag 25/11 var det servicedag och parkeringsförbud på Pb, ÅB-N, Fb-N3 och del av Ag. Detta framgår även i analysen.

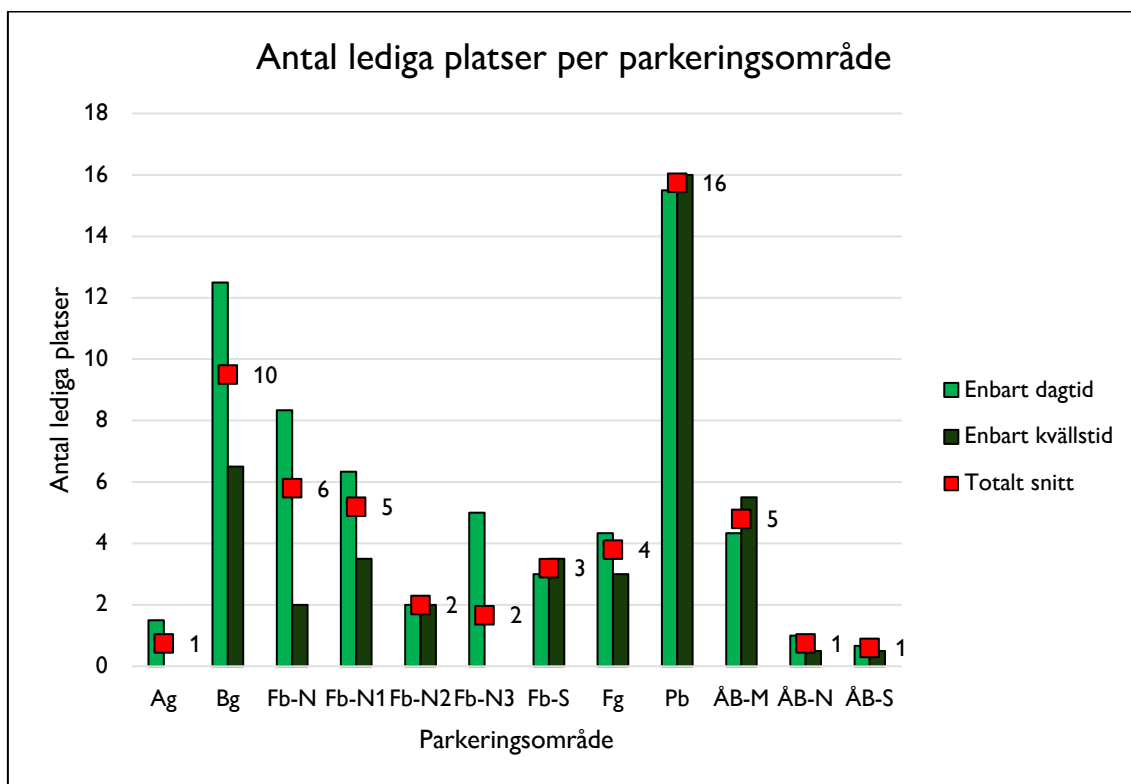
Tabell 3. Beläggning för de studerade parkeringsytorna. Vid värden som överskrider 100 procent förekom felaktig parkering.

	Datum	Dag	Natt	Dag	Natt	Dag
	Antal platser	23-nov	23-nov	25-nov	25-nov	28-nov
Ag	15	87%	100%	33%	107%	93%
Bg	22	0%	73%	18%	68%	68%
Fb-N	33	67%	94%	82%	94%	76%
Fb-N1	43	67%	86%	95%	98%	93%
Fb-N2	23	91%	87%	96%	96%	87%
Fb-N3	48	58%	113%	35%	113%	90%
Fb-S	18	83%	83%	100%	78%	67%
Fg	14	86%	100%	57%	57%	64%
Pb	35	77%	57%	11%	51%	34%
ÅB-M	26	81%	73%	73%	85%	96%
ÅB-N	17	106%	94%	0%	106%	88%
ÅB-S	13	100%	100%	108%	92%	85%

Tabell 4. Beläggning för Filipstadsbacken samt hela utredningsområdet.

Plats	Antal platser	23/11 kl.10-12	23/11 kl. 22-00	25/11 kl.10-12	25/11 kl.22-00	28/11 kl. 12-14
		Tisdag	Tisdag	Torsdag	Torsdag	Söndag
Filipstadsbacken	165	70 %	95 %	76 %	99 %	85 %
Utredningsområdet	307	71 %	88 %	58 %	89 %	79 %

Då servicedagar ger upphov till svårtolkade data har figuren nedan, som exkluderar dessa ur beräkningarna, tagits fram. På vardagar och framförallt dagtid finns vanligtvis parkeringsplatser lediga, och parkeringarna blir sällan fullt belagda. I allmänhet är beläggningen högre på kvällstid än dagtid.



Figur 4. Figuren beskriver hur många lediga platser som finns per parkeringsyta i snitt under olika perioder av veckan.

3.2 METOD FÖR ANALYS AV HEMVIST

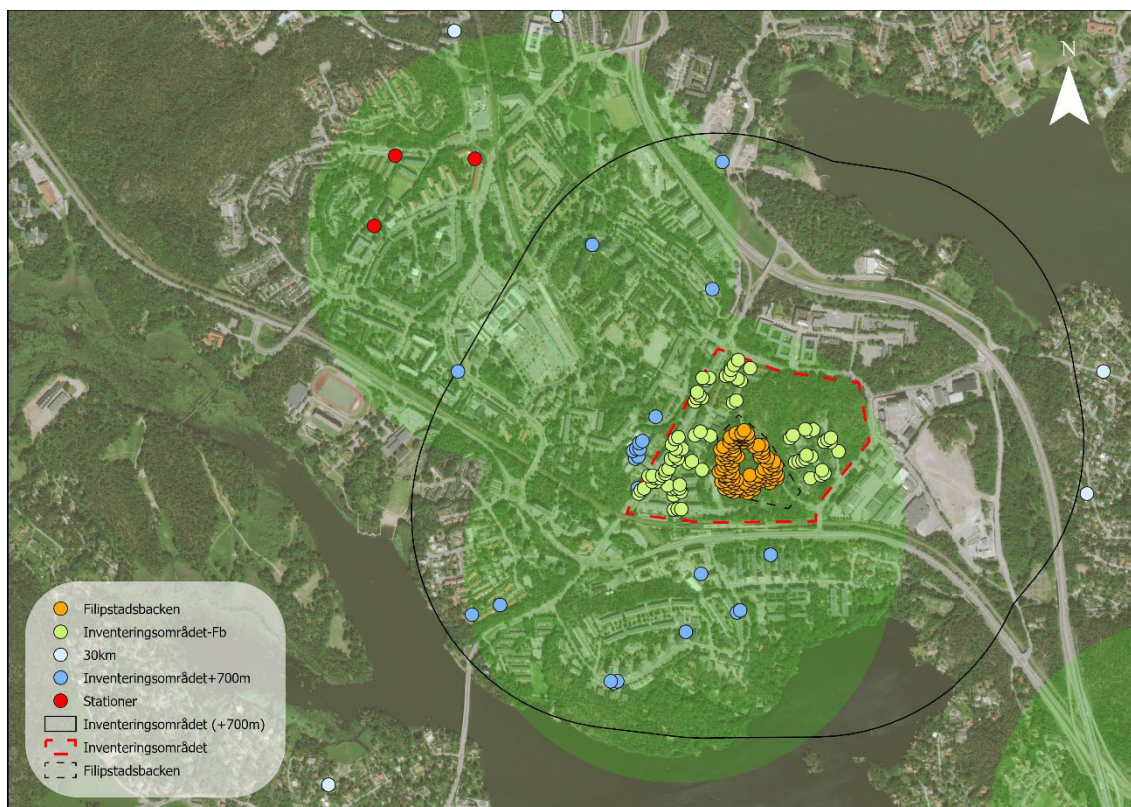
För att besvara frågorna "Vilka parkerar på Filipstadsbacken och var parkerar de som bor på Filipstadsbacken?" har en GIS-analys genomförts. Analysen har utgått från att varje inventerat fordon tilldelats en GPS-position som sedan visualiseras i en karta med hjälp av programvaran ArcGIS. Totalt noterades 1 261 fordon under de fem tillfällena, varav 543 unika. Från Transportstyrelsen inkom 512 av dessa 543 registreringsnummer, ett bortfall på fem procent av alla registreringsnummer.

Följande analysområden valts ut:

- Hemvist Filipstadsbacken
- Utredningsområdet
- Inom 700 meter från utredningsområdet
- 700 meter från spårstation utmed tunnelbanans Farstagren och Pendeltågslinje mot Nynäshamn.
- Inom 30 kilometer från utredningsområdet
- Resterande delar av Sverige

Områdena anses spegla vilka som har ett intresse av att parkera både på Filipstadsbacken, men även inom övriga utredningsområdet. Analysen utgår därför från att försöka identifiera vilka som parkerar var, utifrån de parkerade fordonens registreringsadresser.

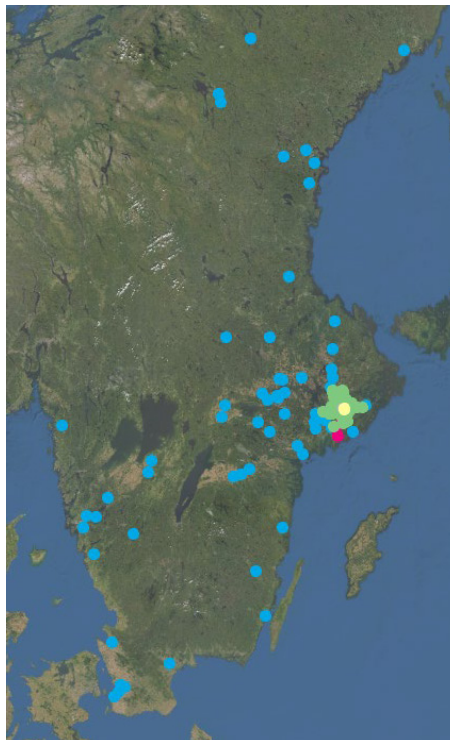
I figur 5 kan det utläsas hur analysområdena har definierats på lokal nivå. Innerst i zonerna, inom den svarta streckade linjen ligger Filipstadsbacken. Utanför denna går den röda streckade zonen som motsvarar utredningsområdet. I en buffert på 700 meter utanför denna ligger ytterligare ett analysområde. Sedan definieras ett analysområde som "Stationsområden", vilka beskrivs mer i figur 7. Inom 30 kilometer från analysområdet men utanför de övriga områden räknas alltså registreringspunkter i analyskategori "30km". Slutligen räknas alla övriga punkter som "Resten av Sverige". Samtliga punkter redovisas sedan i figur 5.



Figur 5. Indelning av analysområde.



Figur 6. Analysområde stationsområden. Fordon registrerade på adresser inom 700 meter från stationsområden längs tunnelbanelinje 18 samt pendeltågslinjerna 42 och 43.

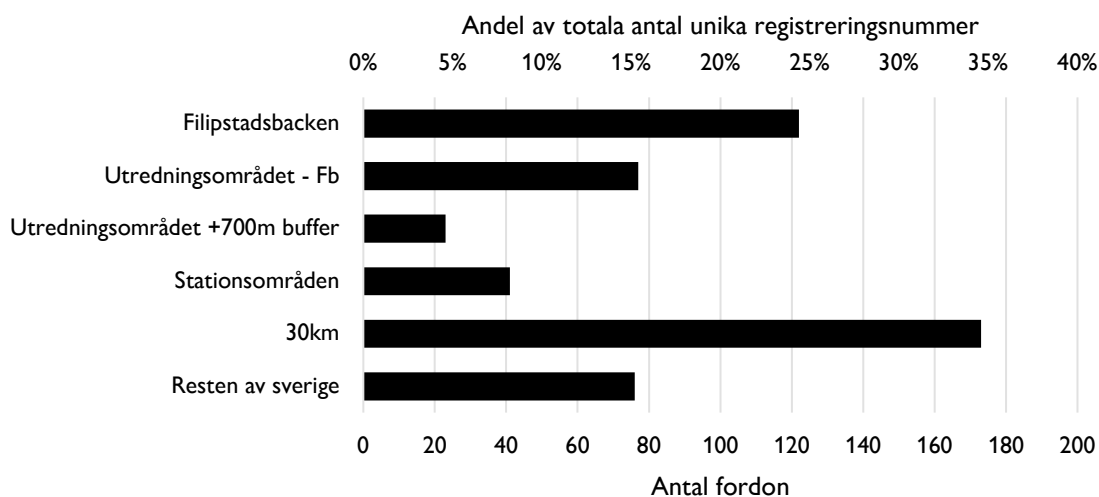


Figur 7. Analysområde "resten av Sverige".

Totalt sett är fordonens registeradresser fördelade enligt figuren nedan. Cirka en tredjedel av de inventerade fordonen tillhör kategorin "30km".

Inom utredningsområdet återfinns alltså cirka 40 procent av de registrerade fordon som inventerats. Detta diagram har utgått från de 512 unika registreringsnummer som kommit från Transportstyrelsen och ger en övergripande bild över de inventerade fordonens hemvister. Mer detaljerad analys av fördelningen över analysområdena kopplat till exempelvis natt- och dagparkering finns under kapitel 3.3.

Registrerade fordon per analysområde



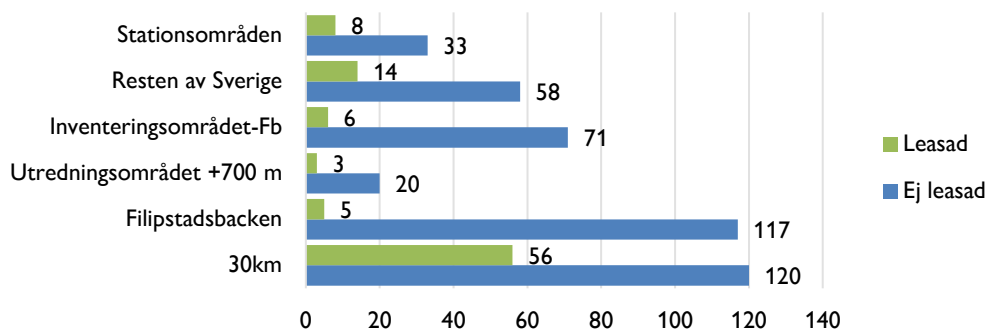
Figur 8. Antal och andel registrerade per analysområde.

3.2.1 OM LEASING

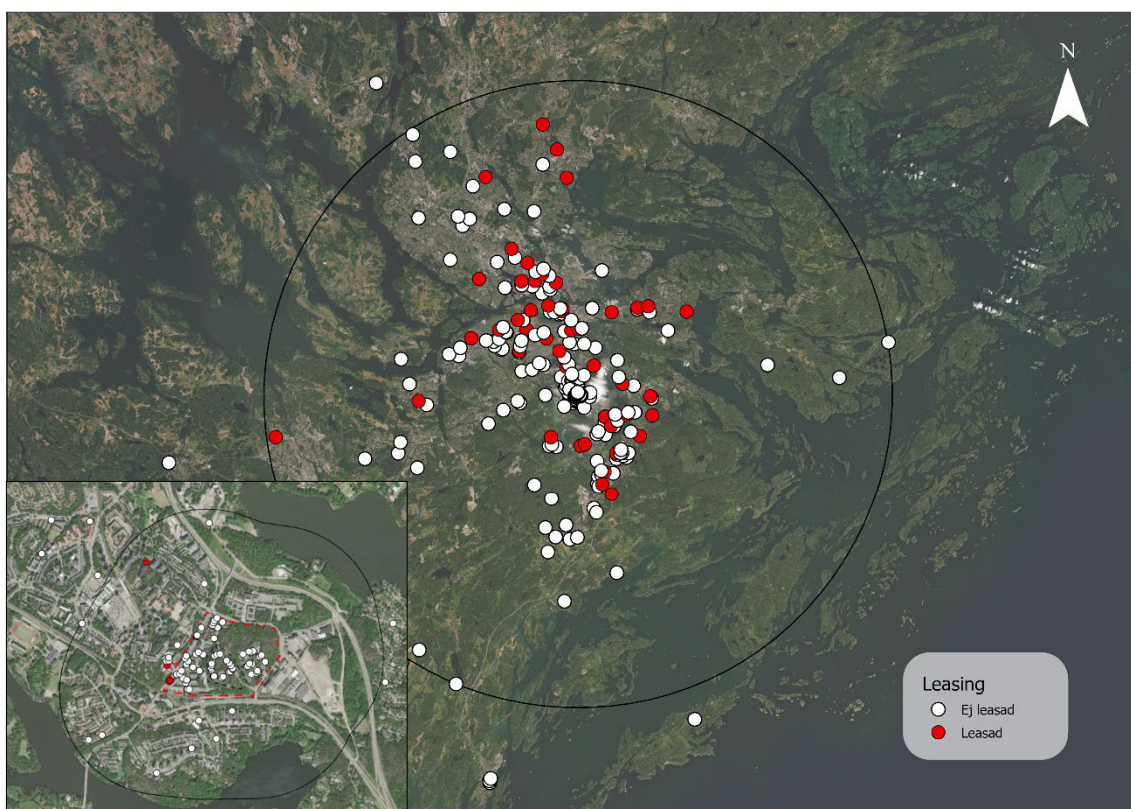
Bland de inkomna fordonen i registret framgick att 18 procent av fordonen var leasade, en hög andel. I de fall ett fordon var registrerat på ett organisationsnummer istället för en privatperson uppgick leasingandelen till hela 65 procent. Enligt Trafikanalys var år 2020 cirka 4 procent av den totala fordonsflottan i Sverige leasade fordon.

För att ytterligare utreda leasingfordonens påverkan på analysen matchades även fordonen med sina tillhörande analysområden, se figur 8. Figuren visar att cirka en tredjedel av fordonen som tillhör analysområdet "30km" är leasade fordon. Detta skulle kunna bero på att fordon som är registrerade på företag kan vara skrivna där företaget är skrivet, och inte där ägaren faktiskt bor. Detta utgör en "felkälla" i studien som inte har analyserats vidare. I figur 10 visas var dessa fordon är registrerade, samt att det i utredningsområdet är en mycket liten andel leasade fordon.

Antal leasade bilar per analysområde



Figur 9. Diagrammet visar hur leasade och ej leasade fordon fördelar sig på analysområdena. Cirka en tredjedel av fordonen registrerade inom 30km från utredningsområdet är leasade.



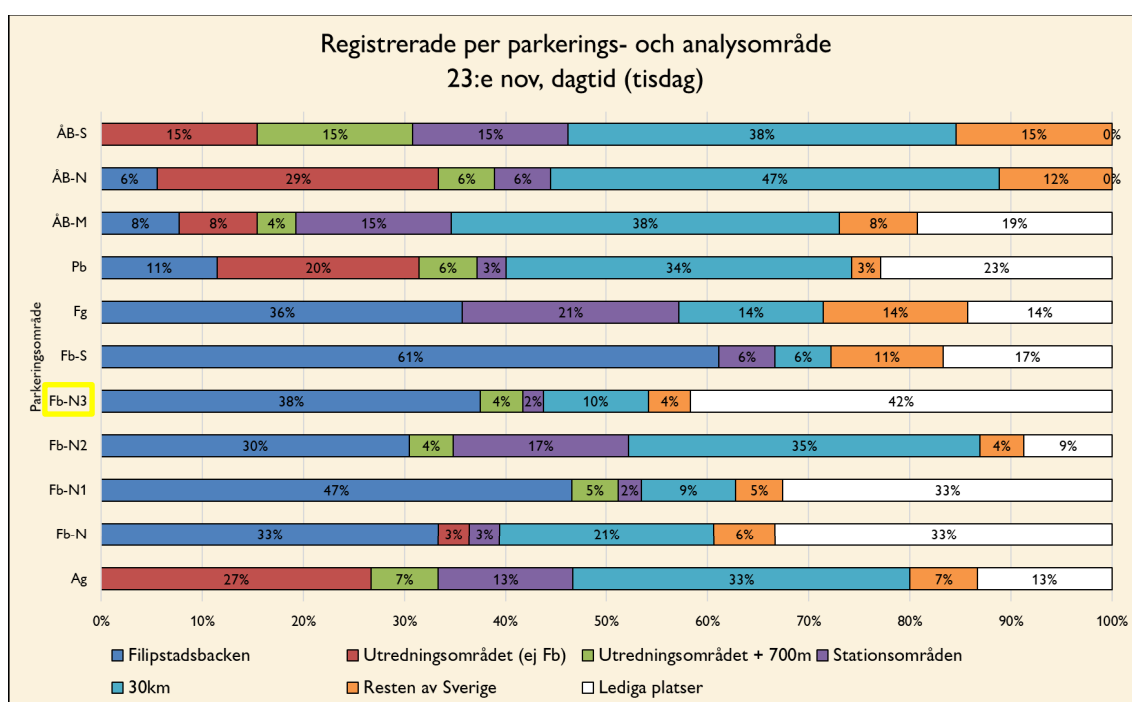
Figur 10. En cirkel med radie 30 km från utredningsområdet är inritad för skala. Inom denna förekommer majoriteten av de leasade fordonen. Den näst största andelen tillhör analysområdet "resten av Sverige".

3.3 RESULTAT FRÅN ANALYS AV HEMVIST

Nedan presenteras varje inventeringstillfälle för sig med fokus på parkerade fordon hemvist. Graferna tolkas som andelar av varje parkeringsområdes totala kapacitet och den vita stapeln motsvarar lediga platser. Servicedagar presenteras med en gul ruta.

3.3.1 INVENTERINGSTILLFÄLLE 1, TISDAG 23/11 10:00-12:00

- De parkerade fordonen på Filipstadsbacken består till 60% av fordon från Filipstadsbacken.²
- Parkerade fordon på Filipstadsbacken (Fb-N2) hade en hög andel fordon med hemvist inom kategorin 30 kilometer samt stationsområden.
- På Filipstadsbackens södra del hade 11 av 15 parkerade fordon sin hemvist på Filipstadsbacken.
- Persbergsbacken (Pb) samt Ågesta Broväg (ÅB-S, ÅB-N, ÅB-M) hade en hög andel med hemvist inom kategorin 30 kilometer, stationsområden och resterande Sverige.

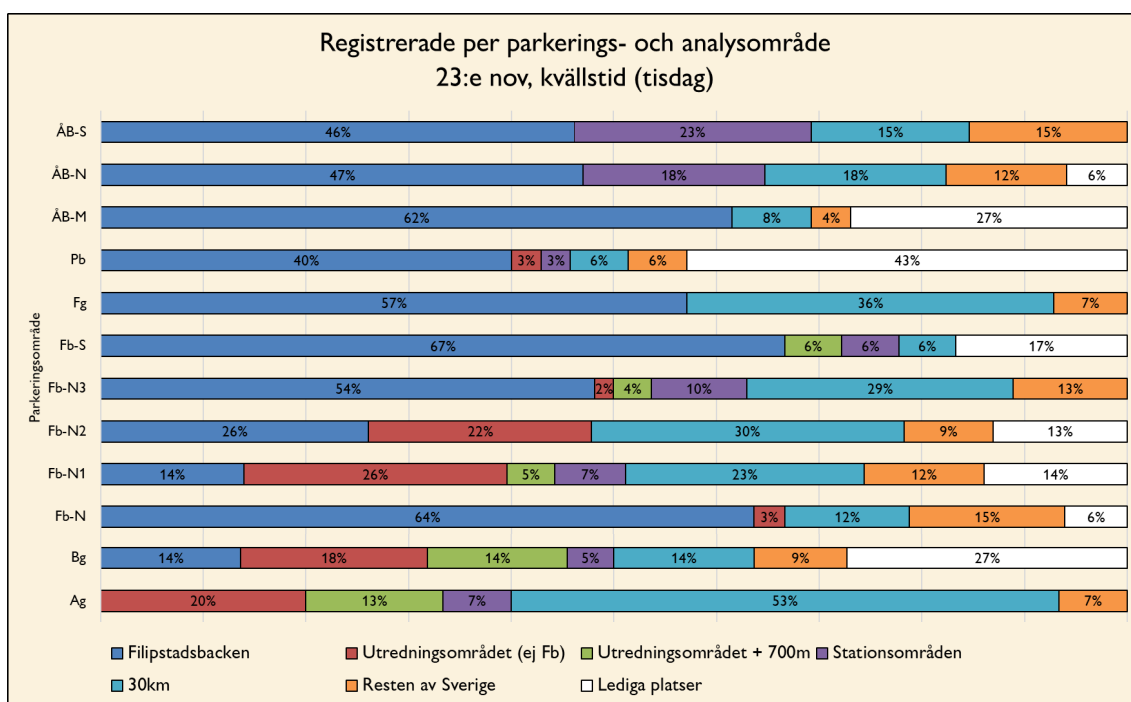


Figur 11. Beskrivning av andelen fordon per analysområde och parkeringsområde.

² Beläggningen är beräknad utifrån de parkerade fordonen, tomma platser tas inte med. Den totala procenten är beräknad genom totala antalet parkerade fordon skrivna på Filipstadsbacken delat på antal fordon parkerade på området. Procentberäkningen är även viktad mot antalet parkerade fordon, så ett område med färre platser väger lika tungt som ett område med fler platser gällande procentberäkningen. Denna typ av beräkning görs för samtliga totala procentberäkningar i rapporten.

3.3.2 INVENTERINGSTILLFÄLLE 2, TISDAG 23/11 22:00-00:00

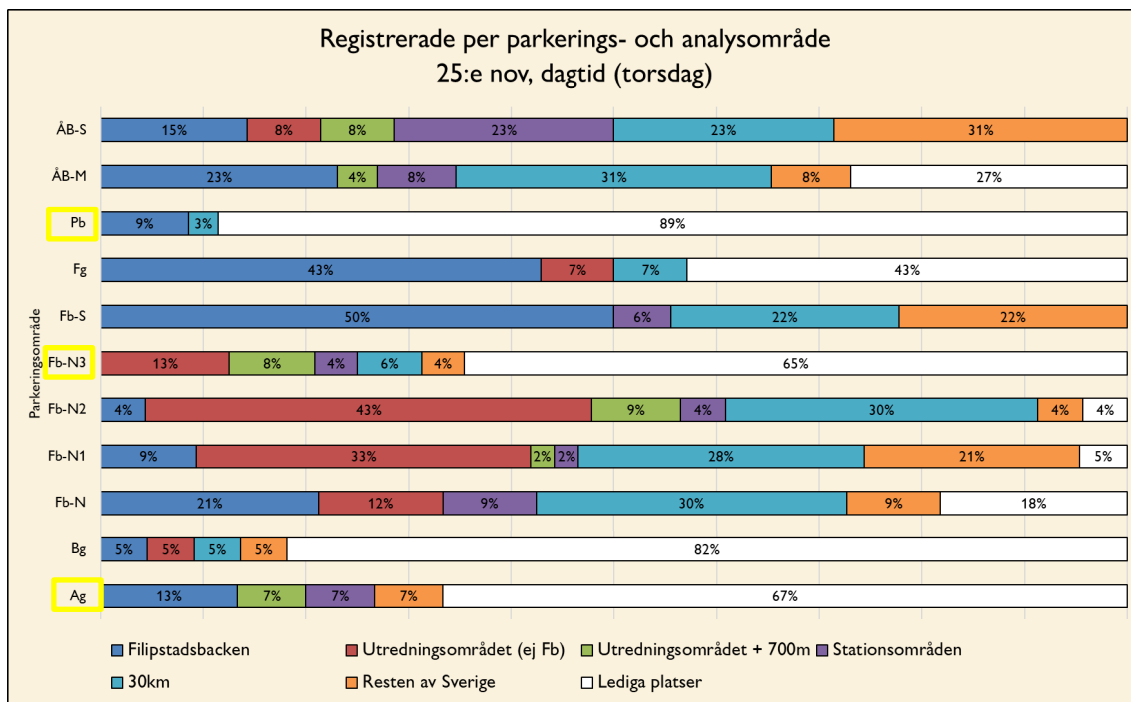
- Generellt högre beläggning på Filipstadsbacken kvällstid jämfört med dagtid.
- Generellt lägre beläggning på Persbergsbacken kvällstid jämfört med dagtid.
- Stor andel (40 procent) av de som nyttjade Persbergsbacken hade hemvist på Filipstadsbacken.
- På Filipstadsbacken parkerade en stor andel fordon som inte var registrerade på Filipstadsbacken, med enbart 14 procent tillhörande adressen på parkeringsområde Fb-N1. Totalt sett var 45% av de parkerade fordonen på Filipstadsbacken (alla parkeringsområden) skrivna på adressen.
- En stor andel från analyskategori "30km" parkerar på Arvikagatan (Ag), större än på dagen.
- Lediga platser dagtid verkar ha fyllts upp av parkerande från övriga utredningsområdet.



Figur 12. Andelen fordon per analysområde och parkeringsområde den 23:e november 2021 (tisdag) kvällstid.

3.3.3 INVENTERINGSTILLFÄLLE 3, TORSDAG 25/11 10:00-12:00

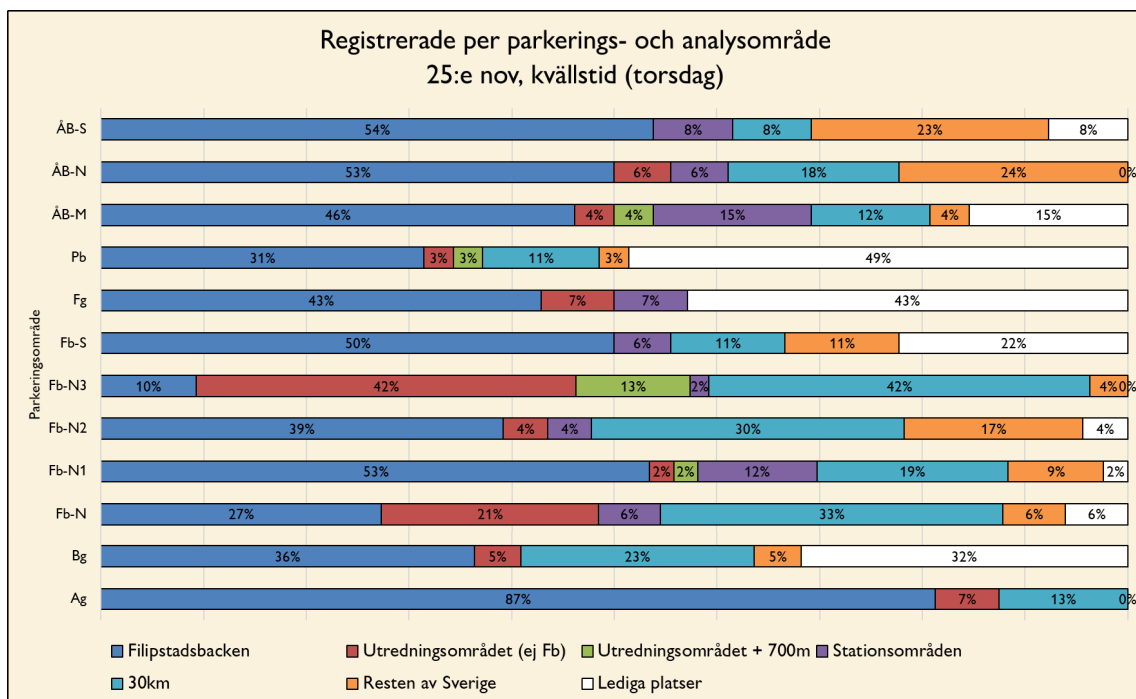
- Inventeringstillfället präglas av servicedag på tre parkeringsytor.
- En stor andel av fordonen på Filipstadsbacken kommer från övriga utredningsområdet, dock ej Fb-S.
- Parkerande fordon på Filipstadsbacken bestod enbart av 13 procent med hemvist på Filipstadsbacken.



Figur 13. Andelen fordon per analysområde och parkeringsområde den 25:e november 2021 (torsdag), på dagtid.

3.3.4 INVENTERINGSTILLFÄLLE 4, TORSDAG 25/11 22:00-00:00

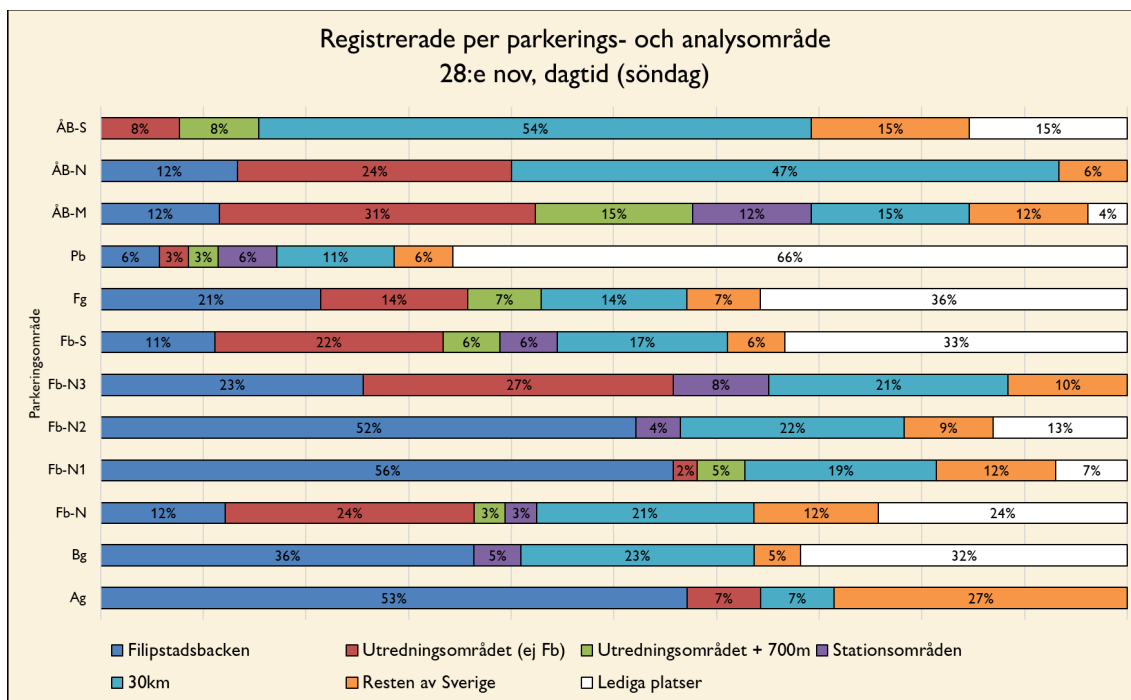
- På dagtid var det servicedag på Filipstadsbacken (Fb-N3) och lediga platser har till 100 procent nyttjats av boende inom kategorin övriga utredningsområdet samt 30 kilometer.
- Efter städdag är cirka hälften av alla platser på Persbergsbacken lediga.
- Nästan 50 procent av alla fordon på Filipstadsbacken är inte registrerade i Farsta. Detta beräknades genom områdena "Stationsområden", "30km" och "Resten av Sverige" som delades på totala antalet parkerade fordon i beläggningsräkningen.
- De parkerade på Filipstadsbacken består till 35 procent av boende på Filipstadsbacken.



Figur 14. Andelen fordon per analysområde och parkeringsområde den 25:e november 2021 (torsdag), på kvällstid.

3.3.5 INVENTERINGSTILLFÄLLE 5, SÖNDAG 28/11 13:00-15:00

- Låg beläggingsgrad på Persbergsbacken, 66 procent av platserna var lediga.
- Hög beläggning på Ågesta Broväg med endast en eller två lediga platser. Över 60 procent av platserna är dock upptagna av fordon registrerade utanför Farstaområdet.
- Det verkar inte vara någon större skillnad mot vardagsparkeringen på Filipstadsbacken. En skillnad kanske kan urskiljas om man skulle kolla på siffrorna över en längre period. Överlag är cirka 40% av fordonen parkerade på Filipstadsbacken även skrivna på adressen, vilket motsvarar ungefär vardagarnas siffror.



Figur 15. Andelen fordon per analysområde och parkeringsområde den 28:e november 2021 (söndag), på dagtid.

3.4 SAMMANFATTANDE ANALYS OCH SLUTSATS AV BELÄGGNINGSTUDIEN OCH NUMMERSKRIVNING

En viktig aspekt att räkna in i analys av insamlade data är parkeringens läge. Inom inventeringsområdet finns närhet till arbetsplatser i öst och pendeltåg i syd samt att parkeringar utmed Ågesta Broväg är intill en större trafikerad huvudgata, i motsats till Filipstadsbacken eller Arvikagatan som är tydliga bostadsgator. Vidare finns också mer parkering på kvartersmark vid nyare bebyggelse som utmed Ågesta Broväg. Med detta sagt framkommer i studier av beläggningsytorna i området att bostadsgator längre bort från arbetsplatser och kollektivtrafikens målpunkter har fler lediga platser dagtid än kvälltid samt att platser nära arbetsplatser och kollektivtrafik inte har lika stor spridning mellan dag- och kvälltid. Ett antal parkeringsytorna som generellt har hög beläggning, över 85 procent, är Arvikagatan, Ågesta Broväg och Filipstadsbackens 7-dygnsparkeringar.

Vid omräkning av beläggningsytorna per parkeringsyta till lediga platser framkommer att Persbergsbacken (Pb) och kantstensparkeringen utmed Filipstadsbacken (Fb-N) är de parkeringsytorna som har flest lediga platser både dag- och kvälltid. En bra riktlinje att jämföra mot är att en parkeringsyta bör ha cirka 80-85 procent beläggning för att det ska vara en bra balans mellan nyttjande och lediga platser. Ett exempel på detta syns på parkeringsyta ÅB-M på Ågesta Broväg där det på cirka 25 procent av platserna endast är tillåtet med 2 timmars parkering vilket ökar omsättningen och gör beläggningsytorna mer jämna.

Vid studier av registrerade fordon hemvister framkommer att parkerade fordon längs Filipstadsbacken är till över 60 procent av fallen registrerade någon annanstans än på adressen. Det ska dock poängteras att leasingfordon utgör en felkälla i denna studie.

4 PLANFÖRSLAG

Planförslaget innebär en omfattande förändring av parkeringssituationen på Filipstadsbacken. Längs med gatan, på befintliga 7-dygnspareringar, planeras för tre nya kvarter i form av flerbostadshus.

Planförslaget innebär att antalet allmänna parkeringsplatser på Filipstadsbacken reduceras från cirka 164 platser till cirka 58 platser. Varav 10 föreslås tidregleras som lastplats kl.7-19. Därtill möjliggörs för 3 RHP. Längs med Brattforsgatan försvinner cirka 12 parkeringsplatser utmed gatan vilken regleras med parkeringsförbud. På gatan möjliggörs för en RHP.

I den tillkommande bebyggelsen planeras för 274 parkeringsplatser på kvartersmark.

Parkeringsbehovet bedöms till cirka 442 parkeringsplatser för den tillkommande bebyggelsen. De platser som inte ryms i planerad parkering på kvartersmark behöver lösas genom parkeringsköp och/eller att genom mobilitetstjänster sänka parkeringstalet.

Tabell 5. Nyckeltal för den planerade bebyggelsen.

Antal tillkommande bostäder	961 lägenheter
Kapacitet tillkommande garage	274 parkeringsplatser
Parkeringsbehov för tillkommande bostäder med p-tal 0,46	442 parkeringsplatser



Figur 16. illustrationsplan

5 KOMPENSATION AV PARKERING

Planförslaget innebär en relativt omfattande förändring av parkeringssituationen längs Filipstadsbacken. Det föreslås emellertid inget ersättande av de parkeringsplatser som utgår från allmän plats. Nedan listas några av de faktorer som legat till grund för denna arbetslinje:

- **Framkomlighetsstrategin**
Framkomlighetsstrategin är Stockholms stads övergripande trafikstrategi som beskriver hur stadens vägar och gator kan användas på bästa sätt när staden växer. Strategin anger principer för hur staden ska prioritera och avväga i beslut för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. I stora drag är planeringsinriktningen att rörlig trafik ska prioriteras före stillastående. Vidare ska yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. De utgående parkeringsplatserna längs Filipstadsbacken bedöms vara i linje med Framkomlighetsstrategin då de parkeringsplatser som utgår bland annat frigör utrymme för exempelvis nya gångbanor och plats för vistelse.
- **Budget 2024**
Enligt gällande budget (2024) ska Stockholm planera för minskad mängd privatbilmism. Det bedöms som troligt med generellt ökade kostnader för att äga och nyttja en privat ägd bil. Antalet parkeringsplatser i city reduceras och priserna på platserna stiger. Vidare kan det antas att parkeringsavgifter i ytterstaden på sikt införs och som antas likna dagens nivå taxa 5 (300 kr per månad). De ökade kostnaderna bedöms på sikt bidra till minskat bilnehav.
- **Ökat utbud av kollektivtrafik**
Inom projektet "Nordmarksvägen etapp 2" planeras för en ny bytespunkt för busstrafiken intill tunnelbanan och pendeltåget. Genom utökningen av antalet busshållplatser förstärks områdets redan goda tillgång till god kollektivtrafik.
- **Utveckling av cykelinfrastruktur**
Staden jobbar kontinuerligt med utveckling och förbättring av cykelinfrastrukturen vilket förbättrar möjligheten för arbetspendling med cykel.
- **Minskad efterfrågan av infartsparkering**
Utredningar visar att cirka 60 % av de som parkerar längs Filipstadsbacken inte är boende på adressen. Då parkeringsutbudet minskar och priserna på platserna stiger väntas efterfrågan från denna användargrupp minska.
- **Mobilitetsåtgärder**
Projektet ser över möjligheten att tillgängliggöra mobilitetsåtgärder för befintliga boende. Detta kan göras dels genom den tillkommande exploateringen och dels genom planerade anläggningar som ägs av Stockholm parkering. Mobilitetsåtgärder kan exempelvis vara bil- och cykelpool, leveransskåp samt möjlighet att provåka med kollektivtrafiken.

6 SLUTSATS

Det generösa utbudet av kostnadsfri bilparkering på allmän plats i området har inneburit att platserna blivit attraktiva för fler än de som bor på Filipstadsbacken.

Parkeringsefterfrågan i området för de som inte bor i området bedöms emellertid minska till följd av bland annat införandet av parkeringsavgifter. Därtill tas i samband med bostadsutvecklingen i området ett helhetsgrepp för att göra det mer attraktivt att välja andra färdmedel än bil. Detta görs exempelvis genom ett ökat utbud av kollektivtrafik, förbättrad cykelinfrastruktur, mobilitetsåtgärder med mera.

Sammantaget innebär planförslaget att parkeringsutbudet på allmän plats minskar och de utgående parkeringsplatser kommer ej att ersättas. Samtidigt bedöms parkeringsefterfrågan minska till följd av de åtgärder som planeras i området.