



Trivector.se

Trivector Rapport 2024:60 / Version 1.1

Färnebo – Mobilitets- och parkeringsutredning



# Färnebo

Mobilitets- och parkeringsutredning

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## Dokumentinformation

**Titel:** Färnebo – Mobilitets- och Parkeringsutredning

**Projektnummer:** 24070

**Rapportnummer:** 2024:60

**Författare:** Viktor Lindqvist, Felix Sjölin

**Medverkande:** Anton Florén

**Kvalitetsgranskning:** Sara Malm

**Beställare:** Olov Lindgren AB

**Kontaktperson:** Per Magnus, [per.magnius@olovlindgren.se](mailto:per.magnius@olovlindgren.se)

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-05-31	Granskningsversion	Beställare
1.0	2024-08-09	Slutversion	Beställare
1.1	2024-12-17	Justerade texter	Beställare

## Sammanfattning

Olov Lindgren AB har i dagsläget ett bostadsbestånd inom kv. Våldö 2 i Farsta som inkluderar 70 lägenheter, en butik och sju kontor. Planer finns nu på att utöka bebyggelsen med 70 nya bostäder i flerbostadshus på en anslutande markyta. Av dessa nya bostäder kommer en del att utgöras av bostäder med särskild service.

Inom tomten finns i dagsläget 47 bilparkeringsplatser, där merparten är markparkeringar. Bilinnehavet hos de boende är högre än för övriga Farsta, 0,69 bilar i trafik per hushåll, vilket kan bero bland annat på en stor andel större lägenheter i det befintliga beståndet.

I Farsta är merparten av gatuparkeringen avgiftsfri och många av de parkerade bilarna på gatumark ägs av personer som bor någon annanstans än i Farsta.

Det lägesbaserade bilparkeringsstalet för den nya bebyggelsen på Våldö 2 är beslutat av staden till 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet exklusive besöksparkering. Olov Lindgren AB avser att tillämpa mobilitetsåtgärder på ambitiös nivå för att reducera parkeringsefterfrågan för både ny och befintlig bebyggelse med 25 procent.

Cykelparkeringsstalet för ny och befintlig bebyggelse föreslås vara 3,17 cykelplatser per 100 kvm BTA, vilket motsvarar 377 cykelplatser, varav 6 platser är till för cykelpoolen. Detta innebär att befintlig bebyggelse får utökade cykelparkeringar.

Den nya bebyggelsen bedöms efter reduktion ha en efterfrågan på 24 bilparkeringsplatser. För befintlig bebyggelse bedöms efterfrågan kunna reduceras till cirka 36 bilparkeringsplatser. Dessutom tillkommer tre bilpoolsplatser. Detta innebär att ytterligare 16 bilparkeringsplatser behöver tillskapas, vilket föreslås göras genom att befintlig markparkering utökas. Besöksparkering föreslås lösas genom att markparkeringen saknar fasta/förhyrda platser vilket innebär att besökare kan parkera på lediga platser.

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund  
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	<b>6</b>
1.1. Bakgrund och syfte	6
<b>2. Befintliga förutsättningar</b>	<b>7</b>
2.1. Allmänna förutsättningar	7
2.2. Stockholms stads parkeringstal	7
2.3. Planområdet	7
2.4. Befintlig bebyggelse	8
<b>3. Parkering och bilinnehav</b>	<b>9</b>
3.1. Bilinnehav	9
3.2. Olov Lindgrens befintliga parkeringsanläggning	10
3.3. Beläggningsstudie gatumark	11
3.4. Slutsatser gällande parkeringssituationen	15
<b>4. Tillgänglighetsanalys</b>	<b>16</b>
4.1. Serviceutbud	16
4.2. Gång- och cykeltrafik	16
4.3. Kollektivtrafik	17
<b>5. Planerad bebyggelse</b>	<b>20</b>
<b>6. Parkering och mobilitet</b>	<b>22</b>
6.1. Cykelparkering	22
6.2. Bilparkering	22
6.3. Mobilitetstjänster till befintliga och framtida boende	24
<b>7. Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>28</b>
7.1. Parkeringslösning för cykel	28
7.2. Parkeringslösning för bil	30
7.3. Förberedande arbete med parkeringssituationen	31
7.4. Stadens ansvar för att främja hållbar mobilitet	32



# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund och syfte

Olov Lindgren AB har i dagsläget ett bostadsbestånd inom kv. Våldö 2 i Farsta som inkluderar 70 lägenheter, en butik och sju kontor. Planer finns nu på att utöka bebyggelsen med 70 nya bostäder i flerbostadshus på en anslutande markyta. Av dessa nya bostäder kommer en del att utgöras av bostäder med särskild service, servicebostäder alternativt gruppboheter.

Med bakgrund i detta finns behov av att göra en mobilitets- och parkeringsutredning för den planerade bebyggelsen, för att beskriva efterfrågan på parkering för bil och cykel, eventuella mobilitetsåtgärder samt var och hur parkering ska ordnas i närheten av den nya bebyggelsen.

## 2. Befintliga förutsättningar

### 2.1. Allmänna förutsättningar

Tillgången på parkeringsplatser är enligt Boverket en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönster. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel i samhällsplaneringen för att främja en hållbar stadsutveckling.

En obebyggd tomt ska, enligt Plan- och bygglagen (2010:900, 8 kap 9§), ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska man i första hand ordna friyta.

### 2.2. Stockholms stads parkeringstal

Stockholms stad har riktlinjer för bilparkeringstal för bostäder. Riktlinjer för cykelparkeringstal finns för bostäder, olika typer av arbetsplatser, knutpunkter för kollektivtrafik/hållplatser, olika typer av skolor och rekreationsanläggningar.

Bilparkeringstalen i Stockholm har ett lägesbaserat parkeringstal som utgångspunkt som är framtaget med utgångspunkt från bilinnehavet när parkeringstalen beslutades. Det lägesbaserade parkeringstalet kan sedan justeras med utgångspunkt från lägenhetsstorlek respektive erbjudna mobilitetsåtgärder, samt utifrån hur besöksparkering tillhandahålls.

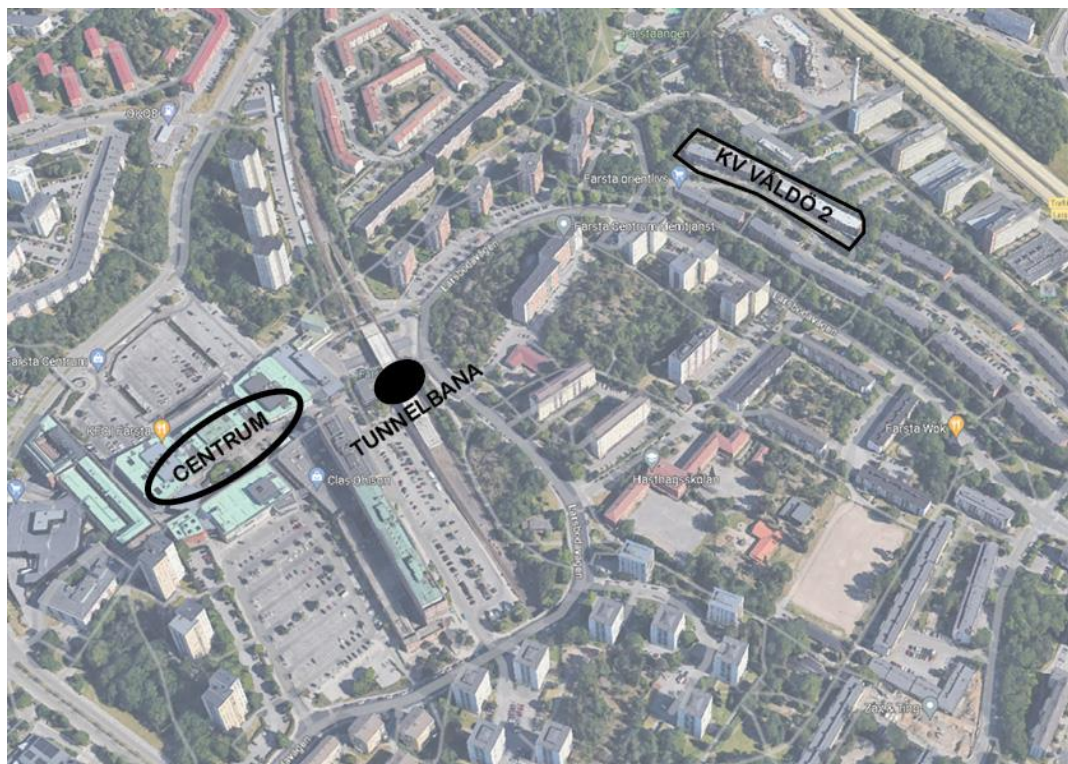
### 2.3. Planområdet

I Farsta stadsdelsområde bor det cirka 61 000 personer (år 2022). Stadsdelsområdet förväntas växa till närmare 70 000 invånare till år 2032, en ökning på runt ca 15 procent<sup>1</sup>. Farsta utgör en av stadsdelarna inom stadsdelsområdet med samma namn. Här ligger även kvarteret Våldö 2. Figur 2-1 visar hur kvarteret är beläget i förhållande till omgivande bebyggelse i området, Farsta centrum samt tunnelbanestation.

---

<sup>1</sup> Stockholms stad (u.å.) *Områdesfakta Farsta stadsdelsområde*





Figur 2-1 Läget för kvarter Våldö 2 i stadsdelen Farsta

## 2.4. Befintlig bebyggelse

I den befintliga bebyggelsen i området ingår 70 lägenheter, en butik och sju kontorslokaler. Butiken i området tillhandahåller vardagliga bekvämligheter inom gångavstånd. Total BTA för befintlig bebyggelse är 6 024 kvm.

## 3. Parkering och bilinnehav

### 3.1. Bilinnehav

Bilinnehavet hos de boende i Olov Lindgren AB:s inom Våldö<sup>2</sup> uppgår till 0,69 bilar i trafik per hushåll och 0,73 bilar per hushåll inklusive avställda fordon. (Totalt 51 fordon, varav 3 avställda<sup>2</sup>Fel! Bokmärket är inte definierat.). Andelen avställda fordon i området är ca 6 procent, vilket är lägre än i de flesta motsvarande områden.

Bilinnehavet per hushåll är mycket högt i jämförelse med övriga Farsta<sup>3</sup>. Vi vet inte vilka anledningarna är till detta. En delorsak kan vara att 70 % av lägenheterna är 3:or och 4:or. Det kan också finnas andra anledningar. Bilinnehavet för boende i enrumslägenheter är till exempel oväntat högt. Bostadsbeståndet består dock endast av 70 lägenheter, vilket kan göra det vanskligt att utifrån bilinnehavet dra långt gående slutsatser om den långsiktiga efterfrågan på att äga bil.

Tabell 3-1 Bilinnehav för Olov Lindgren AB, Färnebo, Farsta.

Antal rum	Antal hushåll	Bilar per hushåll	Bilar i trafik per hushåll
1 rum	9	0,56	0,44
2 rum	12	0,25	0,25
3 rum	36	0,92	0,92
4+rum	13	0,77	0,62
Totalt	<b>70</b>	<b>0,73</b>	<b>0,69</b>

### Avställda fordon

Ett avställt fordon får inte köras, annat än inom inhägnat område och kortast lämpliga väg till eller från närmaste besiktning. Ett avställt fordon behöver inte heller ha någon trafikförsäkring och man behöver inte betala fordonskatt för fordonet. Fordonskatten tas ut månadsvis för fordon med årsskatt lägre än 4 800 kr, vilket innebär att man inte tjänar att på att ställa av bilen under kortare period än en kalendermånad. För fordon med högre fordonskatt är kortaste avställningsperiod då man slipper betala skatt 15 dagar. Detta innebär

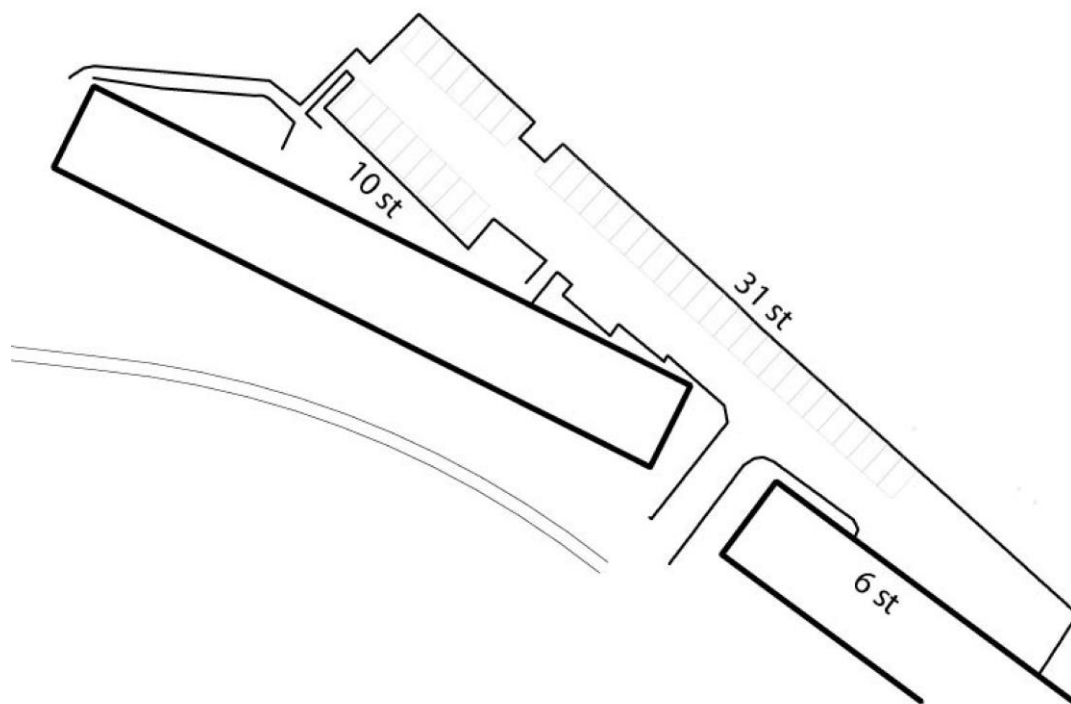
<sup>2</sup> Enligt SCB:s data över bilinnehav 2023, beställd våren 2024

<sup>3</sup> Enligt stadens riktlinjer för parkeringstal var bilinnehavet för boende i flerfamiljshus vid dokumentets fastställande (cirka år 2016) i Farsta 0,46 bilar per hushåll.

sammantaget att en avställd bil inte behövs för dagligt resande, oftast inte ens för resbehov som uppstår en gång i månaden. An den anledningen används fortsättningsvis bilnehavet räknat i bilar i trafik i denna utredning.

### 3.2. Olov Lindgrens befintliga parkeringsanläggning

Olov Lindgren tillhandahåller parkering inom kvartersmark som hyrs ut. Beståndet inom Våldö 2 omfattar för närvarande 47 parkeringsplatser. 41 av dessa är markparkeringsplatser och 6 är singelgarage. För att möta den ökade efterfrågan på hållbara transportlösningar har befintlig markparkeringsanläggning utrustats med sex platser dedikerade för elbilsladdning. Hyran för en markparkeringsplats är 4 896 kr per år (408 kr per månad). En garageplats kostar 12 240 kr per år (1020 kr per månad).



Figur 3-1 Befintlig parkeringsanläggning. Källa: Kragh Berglund.

En beläggningsstudie genomförd 14/5 2024 mellan 22.00 och 00.00 visade att 31 av 41 markparkeringsplatser nyttjades, vilket ger en ungefärlig beläggning på 75 %.

Uthyrningsdata för 44 av de befintliga parkeringsplatserna har analyserats. I dagsläget hyrs nio av dessa platser ut till företag. Två privatpersoner hyr två parkeringsplatser var, vilket innebär att det är totalt 33 personer som hyr en eller två bilparkeringsplatser.

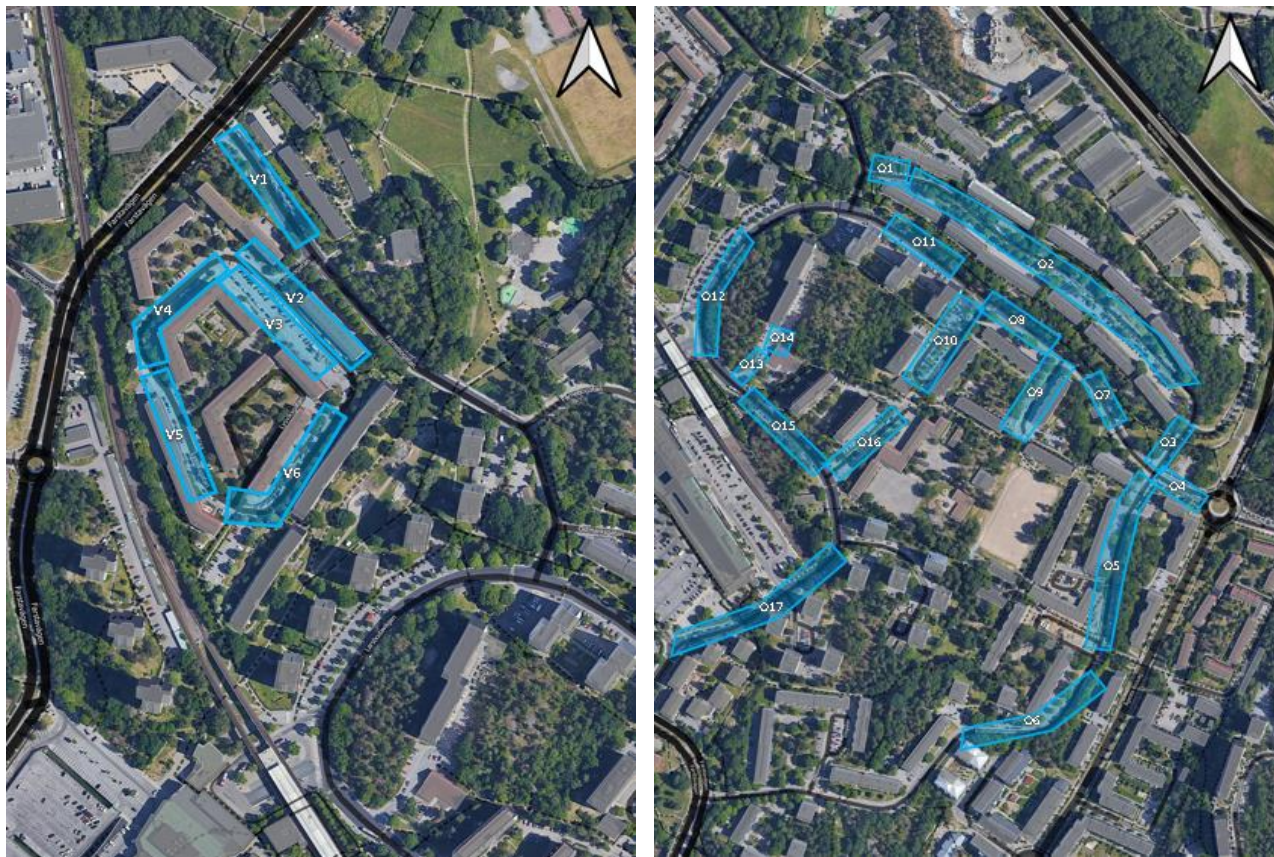
De boende äger i dagsläget fler bilar än antalet tillgängliga bilparkeringsplatser. Samtidigt är bilparkeringsstalet för bebyggelsen högt, med 0,67 bilparkeringsplatser per lägenhet, vilket inte motsvarar bilinnehavet i Farsta i stort.

### 3.3. Beläggningsstudie gatumark

Som ett komplement till analyserna av bilinnehavsdata från SCB och information från Olov Lindgren AB har en beläggningsinventering av gatumarksparkeringar genomförts. Det är i dagsläget avgiftsfritt att parkera på gatumark i Farsta.

#### Gatumarksinventering

Totalt inventerades 456 bilparkeringsplatser på gatumark i kvarteret Våldös närområde, inom ett avstånd på 500 meter, vilket bedömts som ett rimligt gångavstånd.



Figur 3-2 Inventerad gatumarksparkering i kvarteret Våldös närområde.

Inventeringsområdet är uppdelat i 21 mindre områden (V1–V6) (O1–O3, O5, O7–O16). Inventeringen genomfördes under tre vardagar i april, tisdagen den 9:e, onsdagen den 10:e och torsdagen den 11:e under natten, mellan klockan 22.00 och cirka 00.00. Valet av dagar och tid på dygnet har gjorts för att identifiera den högsta och därmed dimensionerande beläggningen på gatumarksparkering i området. Det råder rullande parkeringsförbud en av veckans dagar under kl 8–16 på merparten av de olika parkeringsytorna i området, vilket innebär att beläggningen på individuella parkeringsytor kan variera beroende på veckodag. Utöver dessa städdagar finns inga ytterligare regleringar av gatumarksparkering i området.

Den högsta totala beläggningen på gatumarksparkering uppmättes den 9:e april och uppgick till 80 %. Flera av parkeringsytorna hade en beläggning på runt 60–80 % medan andra hade beläggningsgrader under 50 %.

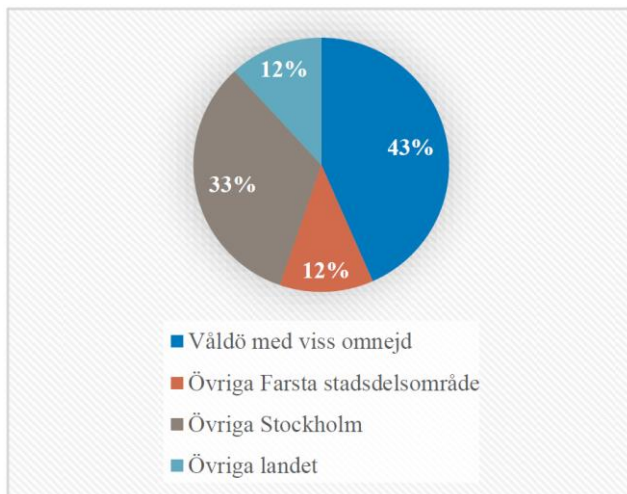
Tabell 3-1 Resultat beläggningsstudie gatumark

Information		Beläggning		
Plats ID	Antal p-platser	Tisdag 9/4	Onsdag 10/4	Torsdag 11/4
V1	10	50%	100%	80%
V2	35	51%	69%	69%
V3	35	77%	94%	94%
V4	20	100%	95%	55%
V5	26	81%	77%	85%
V6	40	98%	63%	45%
O1	6	66%	100%	83%
O2	109	85%	83%	72%
O3	6	83%	100%	100%
O5	19	95%	89%	89%
O7	13	54%	77%	77%
O8	13	69%	46%	77%
O9	4	100%	25%	50%
O10	43	91%	91%	81%
O11	18	78%	83%	72%
O12	15	87%	83%	100%
O13	5	60%	60%	60%
O14	3	33%	33%	33%
O15	23	78%	48%	74%
O16	13	46%	92%	92%
<b>Samtliga</b>	<b>456</b>	<b>80%</b>	<b>79%</b>	<b>75%</b>

### Var bor de som parkerar bilar i området?

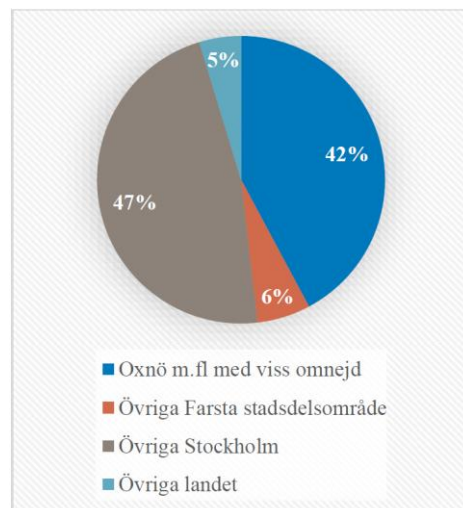
Då beläggningsstudien på gatemark genomfördes antecknades även bilarnas registreringsnummer. Information om bostadsort för bilarnas ägare har sedan begärts ut från Transportstyrelsen. Huvudsakligt syfte med nummerskrivningen har varit att identifiera om det är boende i närområdet som parkerar sina bilar på gatumarken eller om det är personer som bor på andra platser i orten eller landet som också utnyttjar gatumarksparkeringen.

Resultatet visar att 43 % av bilarna parkerade på gatumarken för platserna V1–V6 enligt beläggningsstudien ägs av personer som bor i samma område. Ytterligare 12 % av bilarna ägs av boende i övriga Farsta stadsdelsområde. 33 % av bilarna ägs av boende i övriga Stockholm och 12 % ägs av boende i övriga landet. Det innebär att 55 % av de bilar som var parkerade på gatumarken ägdes av personer som bor i området och 45 % ägdes av personer i övriga delar av landet, inklusive övriga Stockholm.



Figur 3-3 Andelar av bostadsorter för ägare av bilar parkerade vid plats ID V1-V6.

En liknande analys har gjorts för platserna O1–O3, O5, O7–O16. Resultatet blev att 42 % av de parkerade bilarna ägs av personer som bor i närliggande område eller i området. Ytterligare 6 procent av bilarna ägs av boende i övriga delar av Farsta stadsdelsområde. Resterande 52 % är från övriga Stockholm och övriga Sverige.



Figur 3-4 Andelar av bostadsorter för ägare av bilar parkerade vid plats ID O1–O3, O5, O7–O16

### 3.4. Slutsatser gällande parkeringssituationen

Avgiftsfri parkering i Farsta lockar boende i andra delar av staden att ställa sina bilar där. Farstas goda kollektivtrafikläge innebär att det är lätt att ta sig dit för att hämta sin bil från andra delar av staden, samtidigt som regleringen av gatumark gör att det går att parkera bilen under långa perioder (under sommaren, vintertid råder parkeringsförbud en dag i veckan). Samtidigt finns det ständigt ledig kapacitet på gatumark trots parkeringsflykten från andra delar av staden till Farsta.

Att parkeringen är avgiftsfri på gatumark håller sannolikt nere priserna för parkering på kvartermark, vilket innebär att det, med Stockholmsmått mätt, är relativt billigt att äga bil för boende i Farsta. Det innebär att boende kan tänkas behålla bilar som de inte kör så ofta med eftersom det inte finns några stora ekonomiska incitament att ändra beteende, och t ex i stället åka med kollektivtrafiken eller hyra bil vid behov.

Varför bilinnehavet för de boende i Olov Lindgrens bostäder är högre än genomsnittet i Farsta, även om man tar hänsyn till att många av lägenheterna är stora, är svårt att säga. Avgifterna för att hyra en parkeringsplats är ungefär desamma som för omkringliggande områden, till och med något högre. Eventuellt finns socioekonomiska skillnader som spelar in.

Om samtliga bilägande boende skulle behöva hyra en parkeringsplats på tomtmark skulle efterfrågan nästan kunna inrymmas inom kvarteret. Samtidigt skulle antagligen en kostnad för att hyra en parkeringsplats, även med dagens låga priser, förändra incitamenten för en del av de boende och innebära att några av dem gör sig av med sina bilar.

Så länge som parkering på gatumark är avgiftsfri och finns i stor mängd nära bostäder är det också svårt för enskilda fastighetsägare att fullt ut påverka bilinnehavet hos de boende.



## 4. Tillgänglighetsanalys

### 4.1. Serviceutbud

I planområdets närhet finns flera olika typer av service, exempelvis en närlivsbutik och mindre livsmedelsbutiker. På ca 8–10 minuter kan man till fots ta sig från planområdet till Farsta Centrum. Här finns ett stort antal butiker, restauranger och verksamheter samt flera större livsmedelsbutiker. Farsta centrum kan förväntas tillgodose behovet för dagligvaru- och sällanköpshandel och vid Farsta centrum finns även bibliotek, vårdcentral och tandläkare.

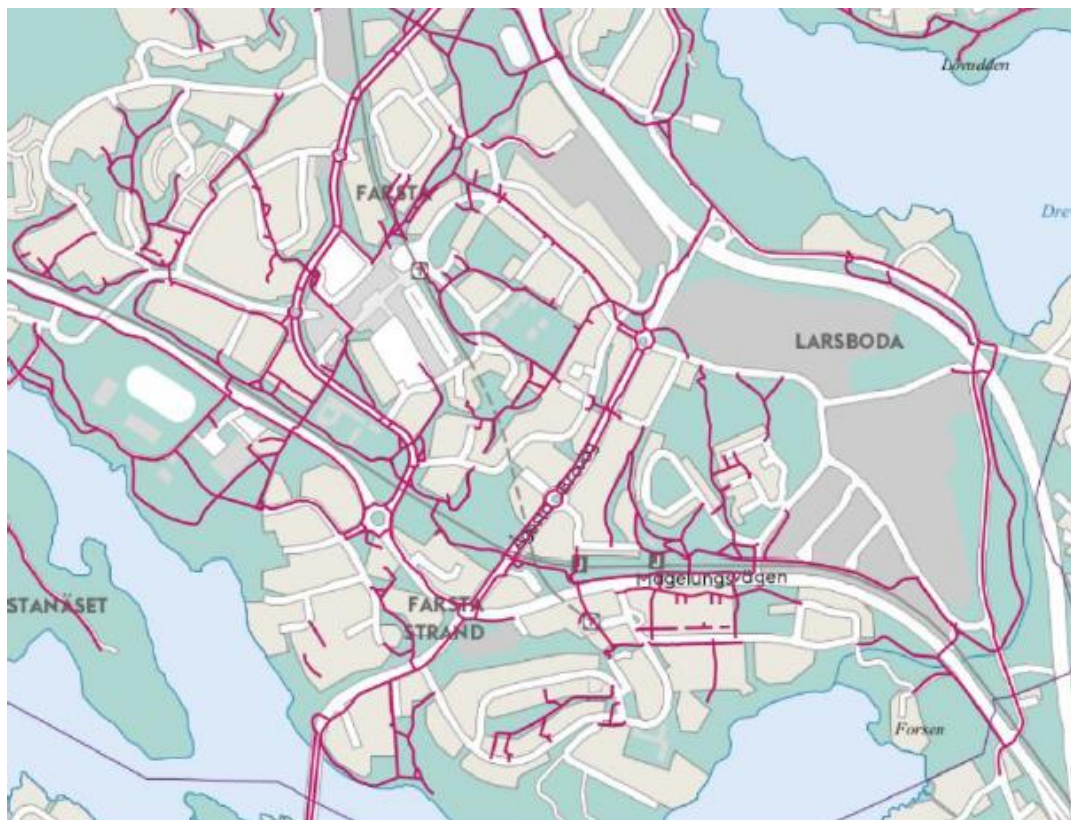
Inom rimligt gångavstånd om mindre än 10 minuter finns flera för- och grundskolor.

### 4.2. Gång- och cykeltrafik

Från Farsta tar det cirka 45 minuter att cykla till Stockholms innerstad. Cykling lokalt inom Farsta har goda förutsättningar och det finns ett utbrett befintligt cykelvägnät att nyttja. Cykelresor bedöms tidsmässigt vara mest konkurrenskraftiga för lokala resor till målpunkter som inte kan nås via tunnelbana eller pendeltåg.

Över lag i Farsta är cykelvägarna av god standard med separering från biltrafiken i majoriteten av fallen. Det finns goda kopplingar från planområdet till omkringliggande målpunkter. Likt cykelvägnätet finns det goda möjligheter att röra sig till fots i Farsta, med ett befintligt nätverk av gångbanor.

Det är till viss del kuperad terräng i Farsta vilket kan utgöra ett hinder för personer med rörelsenedsättning.



Figur 4-1 Befintliga cykelvägar i lila inom stadsdelarna Larsboda, Farsta Strand och Farsta. Karta: Stockholms stad

### 4.3. Kollektivtrafik

Planområdet ligger i nära anslutning till tunnelbanestationen i Farsta centrum (450 meter) och med ett något längre avstånd till pendeltågsstationen i Farsta strand, ca 1,4 km.

Turtätheten och restiderna till Stockholm central är fördelaktiga, med en restid på under 15 minuter med pendeltåg och cirka 20 minuter med tunnelbana.



Figur 4-2 Befintligt utbud av busslinjer i Stadsdelsområdet. Karta: Stockholms länstrafik.

Som ett komplement till spårbunden trafik finns även flera busslinjer till destinationer dit tunnelbane- och pendeltåg inte når utan byten, t.ex. Skarpnäck och Vidja. Det finns även lokalbussar inom stadsdelsområdet.

Tabell 4-1 Lokalbussar, pendeltåg och tunnelbana med utgångspunkt från Farsta Centrum och Farsta Strand.

Buss 833	Buss 184	Pendeltåg 42X, 43 och 43x	Tunnelbanans gröna linje
Farsta centrum – Vidja	Lokalbuss: Farsta centrum – Farsta centrum	Bålsta–Nynäshamn via Stockholm C	Farsta strand – Hässelby strand via Stockholm C
1-timmestrafik	30-minuterstrafik	Bättre än 10-minuterstrafik	Bättre än 10-minuterstrafik

Tabell 4-2 Lokalbussar. Källa: [www.sl.se](http://www.sl.se)

Buss 181	Buss 742	Nattbuss 190, 193 och 893
Farsta strand – Skarpnäck	Huddinge sjukhus – Drevviksstrand	Mot Hornstull respektive Stockholm C
15-minuterstrafik	15-minuterstrafik	Respektive linje: cirka 30-minuterstrafik

## 5. Planerad bebyggelse

Den planerade nya bebyggelsen utgörs av totalt 70 lägenheter, fördelade på två punkthus. Av dessa lägenheter utgörs tolv av bostäder med särskild service. Totalt omfattar den nya bebyggelsen cirka 6 000 kvm ljus BTA.

Tabell 5-1 Olov Lindgrens planerade nya bebyggelse och hur denna fördelar sig storleksmässigt.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	Procentandel
1 RoK	11	16%
2 RoK	25	36%
3 RoK	10	14%
4 RoK	12	17%
Bostäder, särskild service	12	17 %
<b>Totalt</b>	<b>70</b>	<b>100%</b>



Figur 5-1 Placering av tillkommande bebyggelse vid Färnebogatan.

### Bostäder med särskild service

Det är ännu inte klart om det kommer att planeras servicebostäder eller gruppboendestäder inom detaljplanen.

Servicebostäder, om dessa blir aktuella, planeras utgöras av bostäder med stöd enligt SoL (Socialtjänstlagen). De boende bor i egna lägenheter och får ett mer begränsat stöd. Målgruppen kan till exempel vara personer med psykisk ohälsa eller beroendeproblematik som behöver visst stöd i sitt boende.

Gruppboendestäder, som också kan bli aktuella, är däremot en form av boende där flera personer med omfattande behov av stöd och hjälp bor i separata lägenheter inom samma byggnad eller nära varandra. Dessa boenden har gemensamma utrymmen och personal tillgänglig dygnet runt för att ge det stöd som behövs. Målgruppen för gruppboendestäder är ofta personer med stora funktionsnedsättningar som inte klarar av att bo i en egen lägenhet utan kontinuerligt stöd.

Exakt vilken form av boende som kommer att utvecklas beslutas senare under planprocessen.

## 6. Parkering och mobilitet

### 6.1. Cykelparkering

Cykelparkeringstalet för nyproduktion av bostäder i Stockholm är 2,5–4 parkeringsplatser per 100 kvm BTA (bruttototalarea ovan mark). För den planerade bebyggelsen har ett cykelparkeringstal på 3,17 cykelplatser per 100 kvm BTA använts. Då majoriteten av planerade lägenheter är av storleken 1 och 2 RoK bedöms detta som ett rimligt parkeringstal. Fastigheten kommer att inrymma cykelpool, vilket till viss del kan ersätta behovet av att äga en egen cykel för sällancyklister.

För att höja standarden inom det befintliga beståndet så tillämpas ett cykelparkeringstal på 3 parkeringsplatser per 100 kvm BTA.

Detta motsvarar en efterfrågan på 190 cykelplatser för tillkommande bestånd och 181 cykelplatser för befintligt bestånd, totalt 371 platser. Utöver det tillkommer sex platser för cykelpool.

Tabell 6-1 Cykelparkeringsplatser för befintlig och ny bebyggelse.

	Yta (BTA)	P-tal för cykel (platser/1000 kvm BTA)	Antal platser
Befintligt bestånd	6 024 kvm	3	181
Nytt bestånd	6 000 kvm	3,17	190
Cykelpool			6
<b>Totalt</b>			<b>377</b>

### 6.2. Bilparkering

#### Lägesbaserat parkeringstal

Det lägesbaserade parkeringstalet avgörs utifrån planområdets avstånd till kollektivtrafikens stamnät, avstånd till City samt tillgång till service och andra urbana aktiviteter. Utifrån dessa kriterier har lägesbaserat parkeringstal för projektet satts till 0,5 parkeringsplatser per lägenhet av Stockholms stad.

### Projektspecifikt parkeringstal

Enligt riktlinjerna kan en anpassning göras med hänsyn till det aktuella projektets lägenhetssammansättning. För projekt med övervägande andel stora lägenheter görs en uppräknings av parkeringstalet med upp till 20 % och för projekt med övervägande andel små lägenheter görs ett avdrag med upp till 30 %. Boverket definierar begreppet ”små bostäder” som lägenheter med en boarea om högst 35 kvm och detta bedöms vara vad som avses med skrivelsen små lägenheter.

Med hänsyn till den planerade lägenhetssammansättningen, med en majoritet 1 och 2 RoK (se Tabell 5-1) har bedömningen gjorts att projektet kan få en reduktion på 10 % på det lägesspecifika parkeringstalet vilket resulterar i ett projektspecifikt parkeringstal på 0,45 parkeringsplatser per lägenhet.

Boende i bostäder med särskild service kan antas ha lägre möjlighet att köra bil än resten av befolkningen. Enligt information från Stockholms stad ska ett parkeringstal på 0,3 platser per lägenhet tillämpas för denna bostadstyp.

Bilnehavet för den befintliga bebyggelsen (exklusive avställda fordon) är 0,69 bilar per hushåll, vilket motsvarar 49 bilparkeringsplatser.

Vid en jämförelse med övriga delar av Farsta framgår att bilnehavet inom fastigheten är anmärkningsvärt högt. Andelen avställda fordon är låg i jämförelse med andra områden. Avställda fordon används inte för dagligt bruk och det är därför sannolikt att boende inte är beredda att betala för att förvara avställda fordon inom fastigheten, utan föredrar att ha dem stående på annan plats. En målstyrd planering, likt den som ska tillämpas i Stockholms stad, bör prioritera att möta behoven av fordon som faktiskt används. Detta för att skapa en korrekt dimensionerad parkeringsanläggning som är anpassad till det verkliga användningsmönstret.

### Gröna parkeringstal

Mobilitetstjänster får tillämpas för att reducera bilparkeringsstalet för bebyggelsen. Mobilitetsåtgärder på ambitiös nivå planeras för både befintliga och nya boende, vilket beskrivs mer i detalj i kommande kapitel.

För att skapa ett långsiktigt hållbart mobilitetserbudande är det Olov Lindgrens ambition att implementera ett mobilitetserbudande till både befintliga och tillkommande boende. Med en ambitiös nivå på mobilitetstjänster innebär detta en reduktion av bilparkeringsstalet med 25 %.

För befintliga bostäder tillämpas dagens bilnehav som utgångspunkt för en reduktion av efterfrågan genom mobilitetstjänster, vilket innebär att p-talet för befintliga boende blir 0,52 parkeringsplatser per hushåll efter reduktion. Att dagens höga bilnehav används som utgångspunkt för befintliga boende är en risk då det kan vara många av de boende som



använder sina bilar sparsamt och som kan göra sig av med bilen utan att det ger några större inskränkningar i deras mobilitet. Det är dock också svårare att genomföra en beteendeförändring hos befintliga boende än hos nyinflyttade personer, vilket är en orsak till denna försiktiga utgångspunkt. På sikt när de boende i befintliga bostäder byts ut bör bilinnehavet i befintliga bostäder närma sig de nya bostädernas.

Totalt innebär detta, efter reduktion, en parkeringsefterfrågan för befintlig och ny bebyggelse på 63 platser, varav 3 platser är avsedda för bilpoolsbilar. Detta motsvarar ett genomsnittligt parkeringstal på 0,53 platser per lägenhet.

Besöksparkering föreslås lösas genom att tillståndsparkering utan fasta platser tillämpas på markparkeringsplatserna, vilket innebär att besöksparkering inryms på samma yta utan att separata platser anordnas.

Tabell 6-2 Beräkning av reduktion av parkeringstal för befintlig respektive ny bebyggelse.

	Antal lägenheter	P-tal	Grönt p-tal (-25 %)	Antal p-platser
Befintligt bestånd	70	0,69	0,52	36
Tillkommande bestånd	58	0,45	0,34	20
LSS-bostäder	12	0,3	-	4
<b>Totalt</b>	<b>140</b>			<b>60</b>

### 6.3. Mobilitetstjänster till befintliga och framtida boende

Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Detta skapar bättre förutsättningar för ett hållbart resande samtidigt som kostnaden för nybyggnation hålls nere.

Då utvecklingen inom mobilitetstjänster går snabbt förbehåller sig Olov Lindgren rätten att, i dialog med och endast efter godkännande av Stockholms Stad byta ut åtgärder mot andra som bedöms ha samma effekt på den hållbara mobiliteten inom projektet.

Nedan redovisas ett förslag till ett mobilitetspaket på ambitiös nivå som Olov Lindgren kan åta sig att genomföra i utbyte mot en reduktion på 25 % av det lägesbaserade parkeringstalet.

### Informationspaket, respott och prova-på-kampanjer

Olov Lindgren strävar aktivt efter att säkerställa att alla boende ska känna till och ha provat på de mobilitetsalternativ som fastigheterna erbjuder, samt hur dessa kan anpassas för att tillgodose varje individs specifika behov av mobilitet. För befintliga boende informeras det om mobilitetslösningar i den takt som de tillgängliggörs för de boende, vilket kan vara även innan inflyttning till de nya bostäderna. Följande åtgärder kommer att implementeras av Olov Lindgren:

- ▷ Återkommande information från första marknadsföring/försäljning/uthyrning till minst fem år efter inflyttning
- ▷ Välkomstpaket med info om mobilitetstjänster, kollutbud, cykelkarta vid inflyttning
- ▷ Årlig mobilitetsaktivitet för att öka kunskapen om tjänsterna som erbjuds, demonstrera hur det fungerar för att minska tröskeln till att testa
- ▷ Prova-på-aktiviteter som tex. rabatt på bilpool eller liknande, två gånger per år.
- ▷ Ovanstående åtgärder avser att ersätta behovet av personlig resecoach vid inflyttning, vilket är en föreslagen åtgärd enligt Stadens riktlinjer för gröna parkeringstal.

### Leveranser och avfallshantering

Det finns olika sätt att minska behovet av att resa, däribland att skapa förutsättningar för boende att ta emot varor vid fastigheten genom exempelvis leveransskåp. Följande åtgärder kommer att implementeras av Olov Lindgren:

- ▷ Leveransskåp centralt i området. Plats avsätts för skåp som gör det möjligt med hemleveranser, returer och delning av produkter. Den exakta skåpmodellen beslutas vid en senare tidpunkt närmare byggstart när en bättre förståelse för efterfrågan finns.
- ▷ Avfallshantering och fastighetsnära förpackningsinsamling. Inom kort blir fastighetsnära förpackningsinsamling ett krav. Utöver det erbjuder Olov Lindgren möjligheten att sortera grovsopor, elektronikavfall samt batterier och lampor. Detta minskar behovet av att transportera avfallet på egen hand. Miljörum kommer att placeras i båda byggnaderna, med entré från gatan.

### Cykelfrämjande åtgärder

Att skapa goda förutsättningar för cykel i fastigheten ökar möjligheten för boende att använda cykeln för de flesta av sina vardagsresor. Detta inkluderar en bra utformad cykelparkering med enkel access och möjlighet att genomföra cykelservice. En cykelpool med flera olika typer av cyklar ger boende möjlighet att genomföra inköp och frakta dem på cykel i stället för att använda bil, de underlättar även vid exempelvis skjutsning av barn. En vanlig elcykel ger boende möjligheten att cykla längre sträckor än de kan göra med en vanlig cykel.

Följande åtgärder kommer att implementeras av Olov Lindgren:

- ▷ Cykelparkering av hög kvalitet enligt stadens handbok för cykelparkering
  - ▷ Väl utformade platser med tillräckligt utrymme och enkel tillgång för boende
  - ▷ Cykelrum i markplan
  - ▷ Tillgång till enklare cykelservice
  - ▷ Tryggt och säkert med bra belysning
- ▷ Cykelpool med elcyklar och ellastcyklar
  - ▷ Minst en eldriven lådcykel per 25 lägenheter (stadens krav)
- ▷ Cykelservicedagar (2 ggr/år)

### Bilpool

Med bilpool ges boende möjlighet att använda bil för en del av sina resor utan att behöva äga en egen bil. Det möjliggör resor på längre sträckor eller tillfällen som kräver fraktmöjligheter som inte kan lösas med en lastcykel. Det är fördelaktigt att det går att dels hyra under kortare perioder, per timme, men även under längre perioder som hela dygn/weekend eller vecka, för att möts behov för till exempel de som ibland behöver bil till sitt sommarhus eller under en semestervecka. Följande åtgärder kommer att implementeras av Olov Lindgren:

- ▷ Bilpool med möjlighet att hyra korta eller längre perioder
- ▷ Antalet bilpoolsbilar kommer att dimensioneras utifrån de boendes efterfrågan, men minst tre bilpoolsbilar inom fastigheten kommer att säkerställas av Olov Lindgren, vilket motsvarar drygt en bil per 50 lägenheter.
- ▷ Gratis medlemskap för boende i minst 5 år, om affärsmodellen för bilpoolsföretaget inkluderar en medlemsavgift.

### Uppföljning och utvärdering

Åtgärderna som föreslås tidigare i detta kapitel syftar till att minska efterfrågan på bilparkering genom att uppmuntra och skapa goda förutsättningar för resande med andra färdmedel än privat bil (i huvudsak cykel och kollektivtrafik), samt att så långt möjligt synliggöra bilparkeringens kostnader. För att lyckas med detta och se till att åtgärderna har effekt över tid bör effekten av åtgärderna följas upp, exempelvis genom att låta de boende svara på årliga enkätundersökningar om sina resvanor samt genom att sammanställa data om nyttjandegraden av bilpool och cykelpool. Följande åtgärder kommer att implementeras av Olov Lindgren:

- ▷ En årlig uppföljning av mobilitetsåtgärder genom statistik från leverantörer av bil- och cykelpool kommer att genomföras
- ▷ Årlig boendeenkät för att mäta kännedom och nöjdhet samt resvanor kommer att genomföras.
- ▷ Eventuell justering av de mobilitetstjänster som erbjuds boende så att sammansättning och dimensionering av valda åtgärder återspeglar den ambitiösa nivån för hållbart resande samt boendes önskemål och behov.

### Mobilitetstjänsternas effekt på befintliga boendes bilinnehav

Tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för resmönster och val av transportmedel. Detta gör parkering till ett centralt styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling med minskade klimatutsläpp. Bilinnehavet hos befintliga boende inom fastigheten är idag väldigt högt i relation till områdets förutsättningar och bilinnehavet i omgivningen. Det har inte gått att ta reda på vad detta beror på, vi vet till exempel inte om bilinnehavet är jämnt fördelat mellan alla boende eller om det är några få personer som äger många bilar.

För nyinflyttade kan mobilitetsåtgärder ha en direkt och stark påverkan på valet av transportmedel och bilinnehav. Vid en livsförändring som till exempel en flytt uppstår ett fönster som möjliggör ett förändrat beteende, till exempel genom att resvägar till arbete och målpunkter förändras. Att vid en flytt få tillgång till hållbara alternativ, som bilpooler och elcykelpooler, innebär att vissa vågar göra sig av med bilen eller undviker att skaffa en ny bil.

Bland befintliga boende är effekterna mer gradvisa och kräver ofta större ansträngningar. Många av dessa hushåll har redan etablerade resmönster och vanor som inkluderar privat bilägande. Samtidigt sker små och stora livsförändringar även inom denna grupp, vilket är en faktor som öppnar fönster mot ett förändrat beteende. Här kan mobilitetsåtgärder som bilpooler och cykelpooler spela en avgörande roll, men det kan ta längre tid att förändra beteendet. En viktig faktor för denna grupp är att tydligt synliggöra de ekonomiska och praktiska fördelarna med att byta från privat bilägande till mer flexibla alternativ. Exempelvis kan sällananvändare av bil upptäcka att de sparar både pengar och tid genom att använda bilpool, särskilt om de samtidigt får tillgång till högkvalitativa cykellösningar och förbättrade möjligheter till varuleveranser direkt till bostaden.

## 7. Slutsatser och rekommendationer

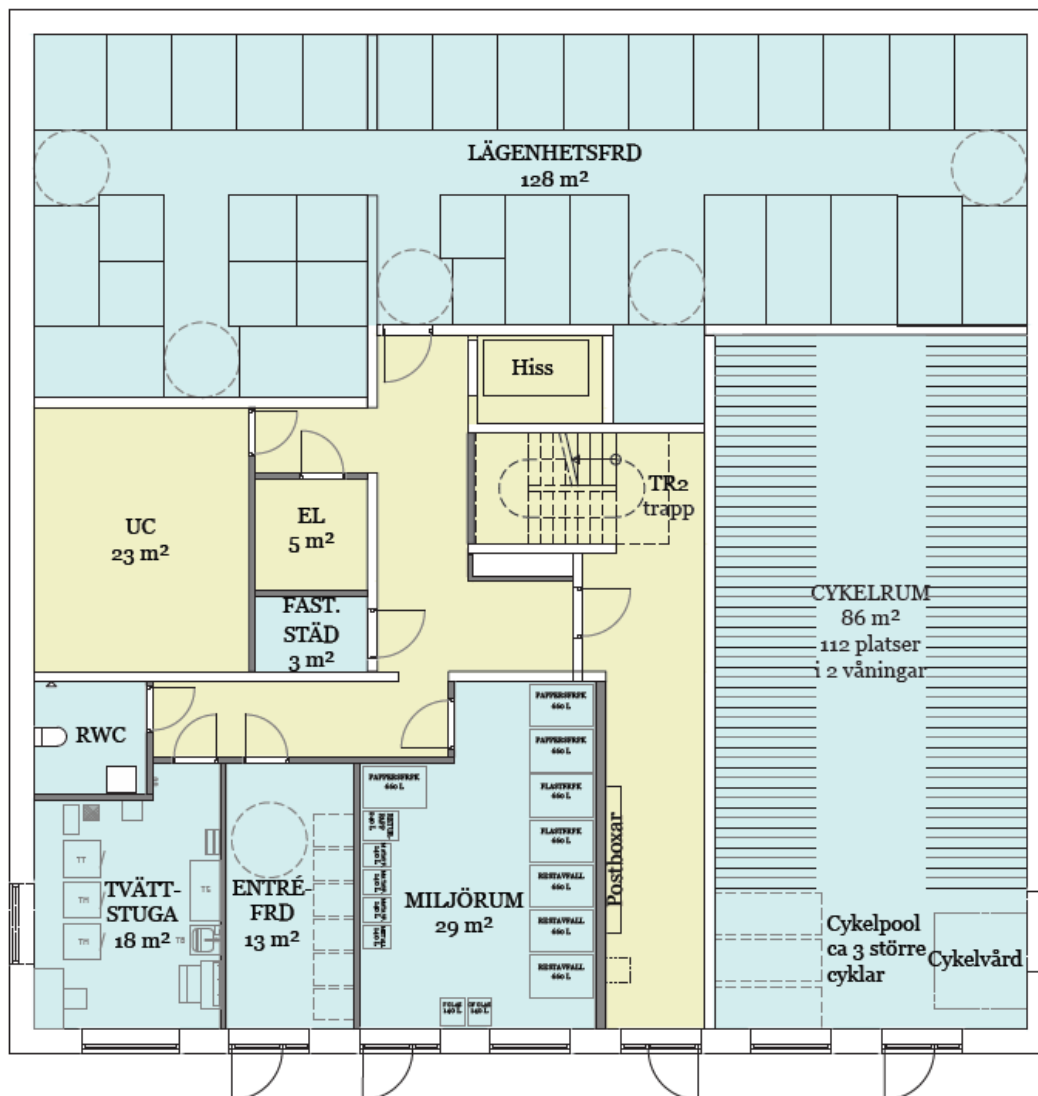
### 7.1. Parkeringslösning för cykel

Den totala parkeringsefterfrågan för cykel uppskattas till 371 cykelparkeringsplatser för den tillkommande och befintliga bebyggelsen. Utöver detta så tillkommer det sex cykelpoolplatser, där cykelpoolen är tillgänglig för både befintliga och framtida boende.

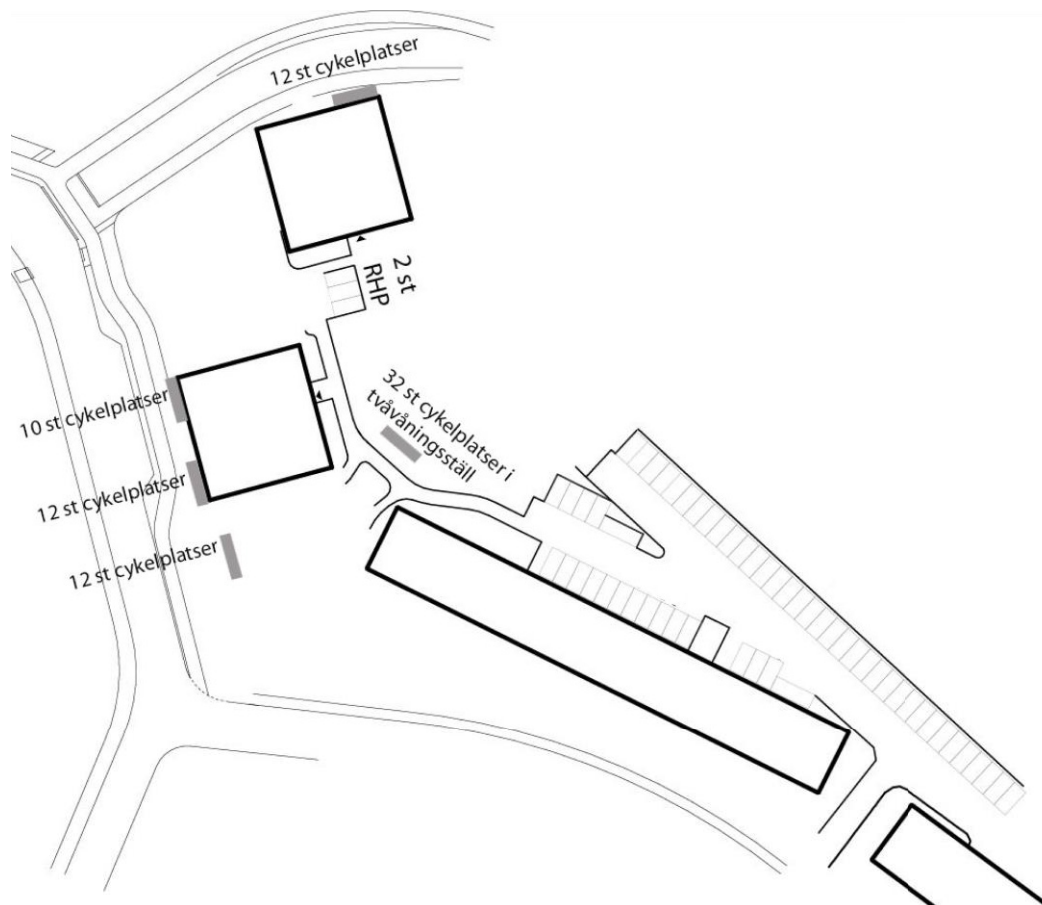
För de nya punkthusen kommer cykelplatser att anordnas inomhus i det Norra Huset. Angöring sker i markplan, med entré från Vitsandsgatan. Totalt kan Olov Lindgren i detta cykelrum inrymma 112 cykelplatser i två våningar, se Figur 7-1. I samma cykelrum kommer det även att finnas tre platser för cykelpool samt en serviceplats där cyklar kan pumpas, tvättas och enklare reparationer och service av cykel kan ske.

Resterande cykelparkeringsplatser placeras utomhus, bland annat i närheten av entréer, och möjliggör bland annat korttidsparkering för boende, besökare och anställda till LSS-bostäderna, se Figur 7-2.

För befintliga bostäder förbättras cykelparkeringar genom att nya platser tillförs så att ett parkeringstal på 3 platser per 100 kvm BTA uppfylls. Inom det befintliga beståndet kommer även resterande tre poolcyklar att anordnas.



Figur 7-1 Cykelparkeringsplatser inom Norra Huset. Källa: Vardag Arkitekter.

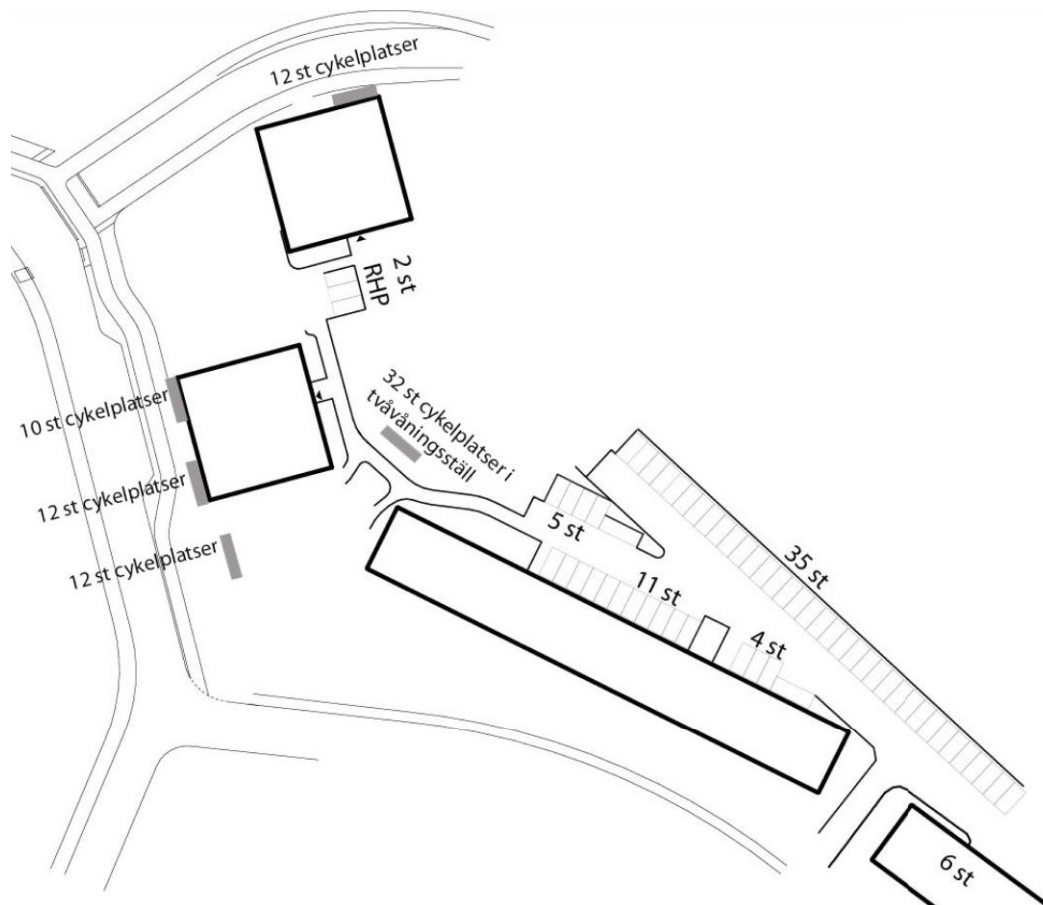


Figur 7-2 Cykelparkering utomhus. Källa: Kragh Berglund.

## 7.2. Parkeringslösning för bil

Parkerings efterfrågan för bil uppskattas enligt Tabell 6-2 till totalt 60 bilparkeringsplatser för den tillkommande och befintliga bebyggelsen. Av dessa rekommenderas två (2 % av totalen) platser för personer med rörelseundersättning anordnas, helst 10 meter, men max 25 meter från tillgängliga entréer i de båda nya byggnaderna. Utöver dessa platser tillkommer tre platser där Olov Lindgren ansvarar för att anordna bilpoolsbilar, tillgängliga för både befintliga och tillkommande boende.

Inom befintlig fastighet finns det idag 41 markparkeringsplatser samt sex garageplatser. Detta innebär att 16 platser nya platser behöver tillskapas, enligt Figur 7-3 nedan.



Figur 7-3 Framtida bilparkeringsplatser inom fastigheten. Källa: Kragh Berglund.

### 7.3. Förberedande arbete med parkeringssituationen

Inför byggandet av de nya bostäderna finns det möjlighet för Olov Lindgren AB att säkerställa att befintliga parkeringsplatser används på ett effektivt sätt. Möjliga åtgärder som kan påverka bilinnehavet och frigöra platser för fler av de boende inom kvartersmarken listas nedan.

#### En bilplats per lägenhet

Med tanke på den goda tillgängligheten i Farsta finns det möjlighet för hyresvärdar att begränsa antalet platser som hyresgäster får hyra inom tomtmark till en bilplats per lägenhet. Detta blir ett sätt att säkerställa att så många av hushållen som möjligt har tillgång till parkeringsplatser inom kvartersmarken i en situation då det är kö till bilplatserna.

#### Bilar ska vara i körbart skick

Hyresvärdar har också möjlighet att ställa krav på att bilar som är parkerade inom deras anläggningar är i trafik och i körbart skick. Syftet med denna regel är att säkerställa att



bilplatserna används för bilar som behövs för dagliga mobilitetsbehov, och inte för långtidsparkering av bilar som enbart används under delar av året.

### Effektivisering av markparkering

Genom att inte ha fasta platser kan användningen av parkeringen effektiviseras. Beläggningen nattetid vid inventeringen av markparkeringen var endast 75 %, vilket indikerar att det kan finnas ledig kapacitet att utnyttja. Eventuellt finns då möjlighet att utfärda fler tillstånd att parkera utan att utöka antalet platser.

## 7.4. Stadens ansvar för att främja hållbar mobilitet

En förutsättning för att öka den hållbara mobiliteten och minska efterfrågan på att äga egen bil i Farsta och övriga Stockholm är att staden och fastighetsägarna minskar sina subventioner av bilägande. En del i detta arbete måste vara att staden avgiftsbelägger gatuparkeringsplatserna, eftersom dessa i dagsläget sätter den lokala parkeringsmarknaden ur spel och omöjliggör för fastighetsägare att ta ut avgifter som motsvarar den faktiska kostnaden för att anlägga och drifva parkeringsplatser. Att erbjuda hållbara mobilitetslösningar kommer inte att leda till ett lägre bilinnehav så länge som parkeringsmarknaden inte fungerar inom stadsdelen.