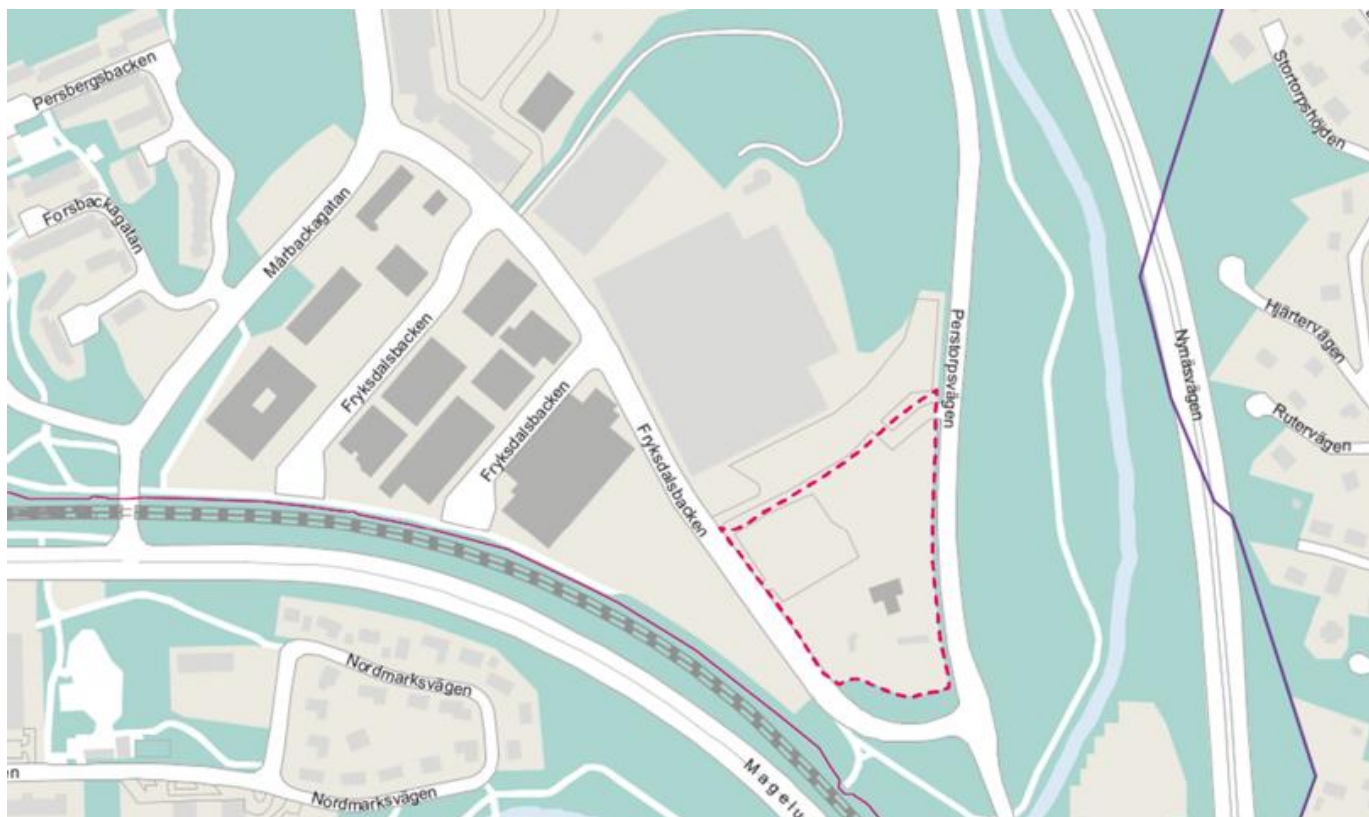


Fejan 1

Trafik- och parkeringsutredning



Uppdragsnamn

Fejan 1
Stockholms stad

Uppdragsgivare

Kriminalvården
Glen Ewerthz

Datum

2026-06-08

Vår handläggare

Tove Hedman

Innehåll

1	Inledning.....	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte och mål	3
1.3	Metod.....	4
2	Förutsättningar och nuläge.....	4
2.1	Området.....	4
2.2	Planer	4
2.2.1	Detaljplan	4
2.2.2	Övriga planer.....	4
2.3	Trafiksystem	4
2.3.1	Gång- och cykeltrafik	4
2.3.2	Kollektivtrafik	5
2.3.3	Biltrafik	5
2.3.4	Parkering och angöring	5
3	Tillkommande trafik	6
3.1	Trafikalstring	6
3.2	Framtida trafikmängder	7
4	Parkering	7
4.1	Parkeringsbehov.....	7
4.1.1	Tjänste- och servicebesök	7
4.1.2	Anhörigbesök	8
4.1.3	Anställda	8

5	Analys	10
5.1	Påverkan på omgivande vägnät.....	11
6	Slutsatser	12

1 Inledning

Bjerking har fått i uppdrag av Kriminalvården att ta fram en trafik- och parkeringsutredning för en ny häktesbyggnad vid Larsboda verksamhetsområde i Farsta. Målet med utredningen är att utreda påverkan på kringliggande vägnät, säkerställa en trafiksäker miljö intill fastigheten, samt att utreda och hantera parkeringsbehov för verksamheten.

I detta kapitel beskrivs bakgrund, syfte och omfattning av detta PM.

1.1 Bakgrund

Kriminalvården planerar att bygga en ny häktesbyggnad på fastighet Fejan 1 i anslutning till Larsboda verksamhetsområde i Farsta i Stockholms kommun. Fastigheten ägs av Stockholms stad och planområdet omfattar omkring 2 hektar varav ungefär hälften kan nyttjas för häktesverksamheten. Häktet kommer ha en kapacitet på 200 intagna vid dubbelbeläggning.



Figur 1. Karta över utredningsområde.

1.2 Syfte och mål

Syftet med denna trafik- och parkeringsutredning är att utreda och säkerställa att det planerade häktet i Larsboda industriområde kan integreras på ett funktionellt, säkert och hållbart sätt i det befintliga och framtida trafiksystemet. Utredningen utgör ett underlag till detaljplanen och ska bidra till att möjliggöra en välfungerande trafikmiljö med hänsyn till samtliga trafikslag, säkerhetskrav och verksamhetsbehov kopplade till häktesverksamheten.

Målet med utredningen är att:

- Beskriva nuläget ur ett trafikperspektiv, inklusive befintlig kapacitet, trafikflöden och brister.
- Analysera planförslagets påverkan på trafiksystemet, inklusive trafikallsträng till följd av verksamheten och konsekvenser för närliggande vägar, särskilt väg 73.
- Bedöma parkeringsbehovet för personal, besökare och servicefordon.
- Redovisa lämpliga lösningar för logistikflöden, såsom sophantering, leveranser och andra angöringsbehov, i enlighet med verksamhetens krav.

1.3 Metod

För att utreda parkeringsbehov för häktet har en resvaneundersökning genomförts för anställda på Häktet Huddinge samt Häktet Sollentuna. Syftet med resvaneundersökningen är att ta reda på hur många av häktets anställda som använder bil som huvudsakligt transportmedel till och från jobbet och hur de som använder bil löser parkering för detta.

För att räkna på trafik som genereras av detaljplanen används Kriminalvårdens data från Häktet Sollentuna och antalet trafikrörelser som genereras från det häktet.

2 Förutsättningar och nuläge

2.1 Området

Planområdet är beläget i Larsboda verksamhetsområde i Farsta i Stockholms stad. Området avgränsas av Fryksdalsbacken och Perstorpsvägen samt Mathems parkering.

Största delen av marken som häktet ska byggas på har tidigare arrenderats och används till betongfabrik vilken nu är avvecklad, resterande mark arrenderas av Mathem som parkering. Marken ägs av Stockholms stad och arrendet med Mathem sägs upp i samband med exploateringen.

2.2 Planer

2.2.1 Detaljplan

Den nya detaljplanen möjliggör för ett nytt häkte i Larsboda. Detaljplanen ska också utveckla en lämplig skyfallshantering och stärka gång- och cykelvägar i området. Planområdet omfattas av en detaljplan för område vid fastigheten Tjockö 1, industri och lager. Genomförandetiden för den detaljplanen har utgått.

2.2.2 Övriga planer

I översiktsplanen pekas Farsta ut som ett fokusområde vilket innebär att stadens resurser ska riktas dit. Att etablera ett häkte ligger därför i linje med översiktsplanen då fler arbetsplatser tillskapas vilket ses som positivt för området. Programmet Tyngdpunkt Farsta beskriver vikten av att Larsboda fortsatt fungerar som verksamhetsområde. Även här anses häktet uppfylla programmets målbild då det bidrar till fler arbetsplatser i Larsboda.

2.3 Trafiksystem

2.3.1 Gång- och cykeltrafik

Perstorpsvägen pekas i Stockholms stads cykelplan "Cykelstaden" ut som ett primärt cykelstråk. Längs vägens östra sida löper en dubbelriktad cykelbana. Gångtrafikanter hänvisas till gångbana på östra sidan. På Fryksdalsbacken finns gång- och cykelbana längs den sydvästra sidan samt på den norra sidan vid korsningen med Perstorpsvägen. I området finns även gång- och cykelstråk vilka leder både mot Farsta strand och Trångsund samt en bit gång- och

cykelväg i den södra änden mellan övergångsställen. Utöver det tillåter parkvägarna i området både gång- och cykeltrafik.

2.3.2 Kollektivtrafik

Närmsta kollektivtrafikpunkt i området är busshållplats Fryksdalsbacken nordväst om planområdet. Vid busshållplatsen angör buss 830 vilken går mellan Handens station och Farsta centrum. Bussen avgår var 15e minut i rusningstrafik och möjliggör byten till pendeltåg vid Trångsund eller tunnelbana vid Farsta centrum. Från Trångsund tar bussresan 4 minuter och från Farsta centrum tar resan 5 minuter.

Pendeltågsstationen Farsta strand ligger omkring en kilometer väster om planområdet vilken trafikeras av pendeltågslinje 43 och möjliggör resor till Stockholm City. Resan mellan Stockholm City och Farsta strand tar 15 minuter med pendeltåg. Från Farsta strand är det även möjligt att ta tunnelbana och bussar till och från bland annat Huddinge och Skarpnäck.

2.3.3 Biltrafik

Sydväst om planområdet löper Fryksdalsbacken, en relativt bred gata som löper genom verksamhetsområdet Larsboda. Gatan har ett körfält i respektive färdriktning och trafikeras även av buss. Det saknas nyare data på trafikmängderna på gatan men det finns mätningar från 2013 som visar på en ÅMVD (årsmedelvardagsdygnstrafik) på 800 fordon. En schablonmässig uppräkningsmetod med Trafikverkets uppräkningsmetod ger en ÅMVD på 922 fordon till år 2026 vilket är låga flöden för gatans karaktär. Österut gränsar planområdet till Perstorpsvägen vilket även den är en relativt bred gata med ett körfält i respektive köriktning. Trafikmätningar som genomfördes på Perstorpsvägen 2018 visar på en ÅMVD (årsmedelvardagsdygnstrafik) på 2600 bilar, vilket uppräknat med Trafikverkets uppräkningsmetod blir 2840 fordon till år 2026. Gatan har fortsatt god kapacitet att hantera tillkommande flöden.

I närheten av planområdet ligger väg 73 Nynäsvägen. Vägen har en ÅDT (årsdygnstrafik) på knappt 30 000 fordon i varje färdriktning enligt en mätning som genomfördes 2023.

2.3.4 Parkering och angöring

Längs Fryksdalsbacken finns parkering på båda sidor av vägen norr om planområdet och Perstorpsvägens västra sida används för uppställning av framför allt lastbilar. Det råder parkeringsförbud längs Fryksdalsbackens och Perstorpsvägens båda sidor i höjd med planområdet. Det finns även gott om parkering på kvartermark i området men de parkeringarna är i huvudsak förhyrda.

3 Tillkommande trafik

3.1 Trafikalstring

Trafiken till och från häktet baseras på uppgifter från Kriminalvårdens egna bedömningar av häktet Sollentuna samt häktets möjlighet att ta emot besökare, tjänstebesök, antal anställda och den resvaneundersökning som genomförts samt antalet transporter av intagna. Eftersom häktets verksamhet har så speciella förutsättningar har inte Trafikverkets alstringsverktyg kunnat användas. Då den stora mängden trafikrörelser sker under vardagar delas trafikalstringen upp i två delar för att visa på skillnaden i vardagstrafik och helgtrafik.

I Tabell 1 nedan presenteras antalet trafikrörelser till och från häktet ett vardagsdygn. Varje transport genereras två trafikrörelser. Enligt RVU 2024 (Resvaneundersökning för Stockholmsregionen 2024) anges att 31% av fritidsresor inom Stockholms stad sker med bil. Därför har ett antagande gjorts om att 31% av anhörigbesöken sker med bil

Resvaneundersökningen som genomförts på Häktet Sollentuna och Häktet Huddinge visade att 42% av personalen kör bil till och från jobbet vilket är den bilandel som har använts i trafikalstringen för det här projektet. Detta kan jämföras med andelen resor som sker till arbetsplatser enligt RVU 2024 där 16% av arbetsresorna skedde med bil.

För tjänstebesök, leveranser och transport av intagna räknas på en bilandel på 100%. Detta då den största delen av tjänstebesök består av myndighetspersonal vilka i tjänsten behöver kunna förflytta sig enkelt och snabbt mellan exempelvis olika häkten eller tingsrätt och liknande. För dessa personer är kollektivtrafik oftast inte ett fullgott alternativ till bil. Även om en liten del av dessa besök kan ske med kollektivtrafik är den del så liten att den inte räknas med i denna trafikalstring.

Tabell 1. Trafikalstring vardagsdygn.

	Antal resor	Antal trafikrörelser	ÅDT övriga trafikslag	ÅDT bilar
Anhörigbesök	10	20	14	6
Tjänstebesök	22	44	0	44
Personal	140	280	162	118
Leveranser	5	10	0	10
Transport av intagna	7	14	0	14
Summa	184	368	176	192

Tabell 2. Trafikalstring helgdygn.

Kolumn1	Antal resor	Antal trafikrörelser	ÅDT övriga trafikslag	ÅDT bilar
Anhörigbesök	3	6	4	2
Tjänstebesök	6	12	0	12
Personal	50	100	68	42
Leveranser	0	0	0	0
Transport av intagna	7	14	0	14
Summa	66	132	72	70

3.2 Framtida trafikmängder

Trafikalstringen visar att Häktet genererar en ökning av ÅMVD med 192 fordon vilket omräknat till ÅDT innebär en ökning med 157 fordon i ett maxscenario. Fordonen kommer fördelas på Fryksdalsbacken och Perstorpsvägen beroende på vilken typ av transport det rör sig om. Transporter av intagna samt leveranser till häktet hanteras via Perstorpsvägen medan anhörigbesök och tjänstebesök samt anställda nyttjar Frykdalsbacken för resorna, omkring 70% av resorna beräknas belasta väg 73.

4 Parkering

Kriminalvårdens verksamhet bedrivs dygnet runt och bemannas av både administrativ personal och uniformerad personal i skift. Antalet anställda på plats varierar under dygnet med högst närvaro under dagtid mellan 07–17 när omkring 100 anställda är i tjänst samtidigt. Besöksflödet är jämnt fördelat under dagtid och består främst av typen tjänstebesök vilket innefattar advokater och myndighetspersonal. Till häktet kommer även ett mindre flöde av besök från anhöriga till intagna.

Det är inte lämpligt att använda häktets garage för parkering av andra fordon än Kriminalvårdens egna då externa fordon utgör en säkerhetsrisk i form av potentiellt sabotage om de placeras i direkt under häktets verksamhetsyta. Till externa fordon räknas även personalparkering och andra fordon som inte är tjänstebilar. Dessutom används häktets garage till transport av intagna till och från häktet och dessa transporter behöver ske isolerat från övriga transporter.

4.1 Parkeringsbehov

4.1.1 Tjänste- och servicebesök

För tjänstebesöksparkering finns ett stort behov av angöring i direkt anslutning till häktets besöksentré. I tjänstebesök innefattas besök av advokater, åklagare och andra myndigheter som kan ha behov av att besöka häktet. För att värna om en effektiv och sammanhållen rättskedja är det viktigt att dessa besökare på ett enkelt sätt kan besöka häktet, därför föreslås

8 parkeringsplatser anläggas i anslutning till häktets besöksentré utanför avvisningsstaket. Dessa 8 parkeringsplatser kan även nyttjas av civila serviceaktörer vilka utför underhåll, skadesanering och teknisk service som behöver tillfällig uppställning i anslutning till entrén. Dessa besök kan förväntas ske cirka en gång i veckan. Utöver dessa parkeringsplatser planeras även två RHP för de besökare som har behov av parkering för rörelsehindrade samt en större uppställningsplats för de fordon som kräver innanför avvisningsstaket.

Antalet tjänstebesöksparkeringar är beräknat utifrån behovet som är jämfört med Häktet i Sollentuna. Häktet väntas ta emot ungefär 22 tjänstebesök per dag. Besöken är utspridda över hela dagen och varje besök väntas ta omkring en timme. Med 8 bilparkeringsplatser innebär det att varje bilparkeringsplats omsätts knappt tre gånger per dag vilket också innebär en belägningsgrad på 34% vilket anses vara fullt tillräckligt för att hantera verksamhetens behov.

4.1.2 Anhörigbesök

Antalet anhörigbesök varierar över tid beroende på vilka rättigheter de intagna har till att ta emot besök. Häktet kommer att utrustas med 7 besöksrum för anhörigbesök vilket innebär att det totalt kommer röra sig om som högst 7 anhörigbesök åt gången. Då häktet tillhör Södertörns tingsrätt med upptagningsområde södra Stockholm kommer majoriteten av de intagna vara hemmahörande i söderort vilket också innebär att en stor andel av de anhöriga också är hemmahörande där. Det är därför inte troligt att särskilt många anhörigbesökare kommer med bil.

Jämförelser med häktet i Sollentuna visar att det är troligt att det kommer vara omkring 10 anhörigbesök på häktet i Farsta per dag. Det bedöms inte finnas något parkeringsbehov för besökande annat än de som har behov av RHP och parkeringsbehovet för anhöriga anses därför kunna tillgodoses av den RHP som anläggs i anslutning till häktets entré.

4.1.3 Anställda

Kriminalvården erbjuder ingen bilparkering för anställda på något av sina häkten i Stockholms län. De flesta anställda på häkten i Stockholmsområdet tar sig till jobbet med kollektivtrafik eller cykel. För att göra cykeln till ett attraktivt transportmedel för anställda erbjuder Kriminalvården bra möjligheter till cykelparkering samt dusch- och ombytesutrymmen för anställda. Området har god tillgång till kollektivtrafik genom närhet till både pendeltåg, tunnelbana och bussförbindelser. Det finns också välutvecklad cykelinfrastruktur som möjliggör hållbara pendlingsalternativ.

En resvaneundersökning som har genomförts för häktet Sollentuna och häktet Huddinge visar att bilanvändandet hos anställda ligger på 42%. Det inkluderar nattpersonal som i högre utsträckning kör bil då de kan nyttja tjänstebesöksparkeringarna och kollektivtrafiken är mindre tillgänglig. Utan nattpersonal är motsvarande siffra 37%. 4% av anställda går eller cyklar till jobbet och 54% använder kollektivtrafik för att ta sig till jobbet. Resvaneundersökningen visade också att de flesta av de som tar bilen nyttjar långtidsparkeringar i området eller hyr privata parkeringsplatser i närheten av arbetsplatsen.

Stockholms stads riktlinjer för parkering vid nybyggnation baseras på LOA vilket inte är en lämplig beräkningsgrund för den här typen av verksamhet då en betydande del av byggnadens yta utgörs av utrymmen för intagna och säkerhetsfunktioner. I detta fall är det lämpligare att titta på antalet anställda. Total LOA för häktet uppgår till 28 500 kvm.

Stadens parkeringstal har räknats om till parkeringsplatser/anställd genom att titta på antalet anställda på kontor per 1000 kvm LOA. I Sverige ligger det i snitt på 50-65 anställda/1000 kvm LOA. Stadens parkeringstal säger att det ska finnas 0-5 parkeringsplatser/1000 kvm LOA vilket i så fall innebär 0,02-0,1 platser per anställd om man räknar på 50 anställda per 1000 kvm LOA. Därför föreslås ett parkeringstal på 0,1 platser/anställd vilket för detta projekt resulterar i 10 parkeringsplatser för anställda. Detta ligger i den övre nivån av stadens parkeringstal men då resvaneundersökningar på andra häkten i staden visar på ett högt bilanvändande anses det vara rimligt för det här projektet.

Eftersom Kriminalvården inte har någon yta för att erbjuda parkering för personal på den egna tomten föreslås parkeringsbehovet lösas med parkeringsköp på en fastighet inom kort gångavstånd i området. För nattpersonalen kan tjänstebesöksparkeringen nyttjas som personalparkering. Under nattetid är det omkring 7 personer i tjänst vilket innebär att samtliga anställda kan nyttja parkeringen i anslutning till häktet.

Enligt Stockholms stads riktlinjer ska ett parkeringstal på 0.6 uppnås för cykelparkering med samma beräkningsmetod som ovan. För cykelparkering föreslås ett parkeringstal på 0.56 platser per anställd vilket ligger något lägre än Stockholms stads riktlinje för cykelparkering vid arbetsplatser. Detta då erfarenheter från resvaneundersökningar visar på ett betydligt lägre användande av cykel än stadens riktlinjer. Till skillnad från vanligt kontorsarbete med flexibla arbetstider och möjlighet till distansarbete vid dåligt väglag eller vinterväder behöver häktets anställda ta sig till arbetsplatsen varje dag och på fasta tider. Där är ofta kollektivtrafik ett säkrare alternativ för transport än cykel. Ett parkeringstal på 0.56 är med erfarenhet från andra häkten ambitiöst och visar en vilja att få fler att välja cykel som transportmedel. Att höja det ytterligare riskerar att leda till överdimensionering och en ineffektiv markanvändning.

Ett parkeringstal på 0.56 innebär 56 parkeringar av vilka 48 placeras i ett väder- och stölskyddat cykelhus där det också finns cykelvårdsstation samt möjlighet att ladda batterier till elcyklar. Övriga cykelparkeringar placeras utomhus utanför cykelhuset. Samtliga cykelparkeringar utformas i enlighet med Stockholms stads riktlinjer "Utformning av cykelparkering". Av cykelparkeringarna är 10% dimensionerade för mer utrymmeskrävande cyklar exempelvis lastcyklar.

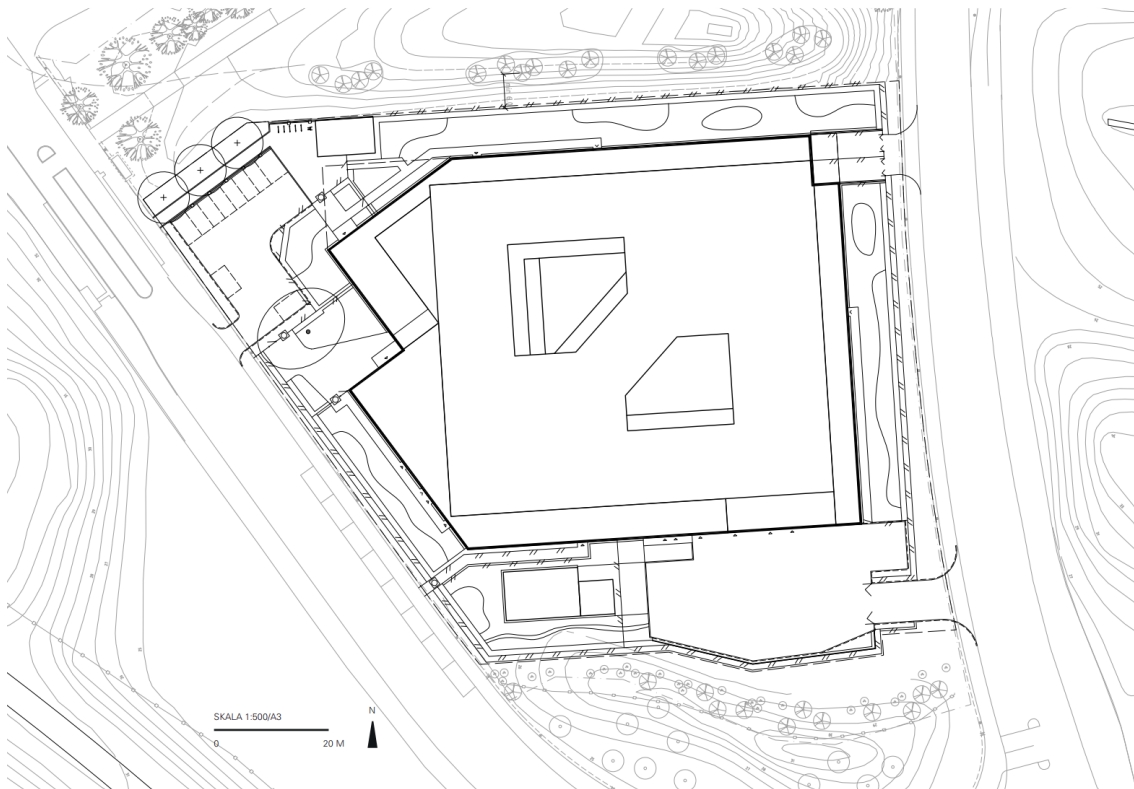
En grundförutsättning för parkeringstalen enligt riktlinjerna är att ett antal mobilitetsåtgärder genomförs i projektet. Dessa omfattar:

- Cykelvårdsstationer och laddmöjlighet för batterier till elcyklar. Dessa planeras vid cykelhuset.
- Omklädningsrum och duschmöjlighet vilket inryms i häktesbyggnaden.
- Flexibla parkeringsplatser vilket hanteras genom att de 10 parkeringsplatserna som erbjuds till anställda är möjliga för alla att nyttja men kostnaden för parkeringen hamnar på den som nyttjar parkeringsplatsen

- Löpande information till anställda kring mobilitetserbudandet samt vilka möjligheter det finns att resa till och från jobbet utan privatägd bil.

5 Analys

Till häktets fastighet finns ett behov av tre separerade infarter, se Figur 2 nedan.



Figur 2. Infarter till häktet.

Från Fryksdalsbacken finns en infart för besökare och anställda, vilken sedan delas upp i två separata entréer. En entré för besök och en entré för anställda.

All godshantering, inklusive leveranser av varor och avfallstransporter, sker via Perstorpsvägen. Leverantörer anmäler sin ankomst vid en särskild infartsgrind där identitetskontroll genomförs. Därefter leds transporterna till häktets omlastningscentral i markplan, där inkommande gods och försändelser röntgas innan vidare transport in i anläggningen. På samma plats sker av- och pålastning samt hantering av avfall i särskilt avsedda miljörum och containrar.

Denna logistiklösning är utformad för att helt separera godsflödet från övriga rörelseflöden inom anläggningen såsom personal, intagna och besökare vilket stärker säkerheten och skapar tydlighet i logistiken.

Till omlastningscentralen anländer cirka 10 leveranser per dag. Transporterna är välplanerade och sker huvudsakligen enligt avrop eller beställning. Denna struktur möjliggör ett förutsägbart

och jämnt godsflöde utan större variationer i belastning över veckan, vilket bidrar till en effektiv och kontrollerbar logistik. Som mest väntas två leveranser samtidigt vilka ryms inom omlastningscentralen. Detta betyder att inga lastbilar behöver ställa upp längs Perstorpsvägen för att vänta på inpassage. Dessutom är grinden till omlastningscentralen inskjuten vilket innebär att fordon som väntar på identitetskontroll inte blockerar gång och cykelbana vid inpassage.

Från Perstorpsvägen finns även en ytterligare infart vilken leder ner till häktets garage. Garaget används för interna transporter vilka inkluderar häktets egna tjänstefordon, logistikflöden inom verksamheten samt Nationella transportenhetens (NTE) in- och uttransporter av intagna.

Samtliga trafikrörelser in- och ut från häktets verksamhet kräver separering och kontroll innan de släpps in innanför avvisningsstaket av säkerhetsskäl. För att undvika att exempelvis en av Nationella transportenhetens fordon blir stående på Perstorpsvägen i väntan på att ett leveransfordon har lastat av sina varor behövs två separata in- och utfarter för dessa fordon. Det går generellt inte att styra vilka tider dessa transporter sker då de är beroende av domstolarnas förhandlingsschema. Däremot är häktets garage utformat för att möjliggöra in- och utfart av flera bilar samtidigt för att på så sätt kunna undvika att fordon blir stående på Perstorpsvägen.

5.1 Påverkan på omgivande vägnät

Då häktet genererar relativt låga trafikflöden bedöms omkringliggande vägnät ha tillräckligt god kapacitet för att hantera de ökade trafikflödena. Trafikpåverkan på väg 73 är försumbar i sammanhanget. Att häktet utrustas med tre in- och utfarter minskar risken för köbildning på Fryksdalsbacken och Perstorpsvägen när fordon ska släppas in genom grindarna.

Den största mängden trafik genereras av anställda som tar bilen till jobbet samt tjänstebesök.

Påverkan på gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafiken är även den låg.

6 Slutsatser

- Häktet genererar 192 nya fordon i ÅMVD eller 157 fordon i ÅDT. Den främsta delen av ökningen sker med anledning av personalens resor till och från jobbet.
- Påverkan på kringliggande vägnät är försumbar då kapaciteten är hög. Ökningen på väg 73 är liten i förhållande till vägens befintliga ÅDT.
- För att verksamheten ska kunna flyta på smidigt och utan konsekvenser för kringliggande vägnät är det viktigt att häktet förses med flera separerade infarter samt att tjänstebesöksparkering kan ske på kvartersmark.
- Det är inte möjligt av säkerhetsskäl att ha annan trafik i häktets garage än transporter av intagna till och från häktet då alla externa fordon utgör en säkerhetsrisk under häktets byggnad.

Bjerking AB

Tove Hedman

tove.hedman@bjerking.se

010-211 86 43