



Mobilitets- och parkeringsutredning

Oxnö 1, Ingarö 2 och Möja 2 i Farsta

Dokumentinformation

Titel: Mobilitets och parkeringsutredning kvarter Oxnö, Ingarö och Möja

Projektnummer: 24070

Rapportnummer: 2024:61

Författare: Viktor Lindqvist och Felix Sjölin

Medverkande: Anton Florén

Kvalitetsgranskning: Sara Malm och Rasmus Sundberg

Beställare: Familjebostäder

Kontaktperson: Malin Nordholm

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-06-07	Granskningsversion	Beställare
0.93	2024-10-03	Justerade texter	Beställare
0.95	2024-10-18	Justerade texter	Beställare och kommun
0.98	2024-12-20	Justerade texter	Beställare och kommun
0.99	2025-02-04	Justerade texter	Beställare och kommun
1.0	2025-03-19	Slutversion	Beställare och kommun

Sammanfattning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning beskriver hur mobilitet och parkering kan hanteras med anledning av att en ny detaljplan medger fler bostäder i området. Området som studeras i denna utredning inkluderar Oxnö 1, Ingarö 2 och Möja 2, och är beläget i nära anslutning till Farsta centrum, se Figur 2-1 i kapitel 2. Totalt inom planområdet finns det idag 204 bostäder uppdelat på de tre kvarteren; 84 bostäder inom Ingarö, 60 inom Möja 2 och 60 inom Oxnö 1. Ny bebyggelse inom planområdet utgörs av 161 nya bostäder, och tillskapas genom nybyggnation samt ombyggnation av befintliga byggnader. Fördelning av stora och små bostäder är ännu inte känd, och antas därför vara jämnt fördelad.

Områdets förutsättningar, potential och utmaningar

I kapitel 2 och kapitel 3 redovisas områdets förutsättningar gällande tillgänglighet med olika färdmedel, dagens bilinnehav, utbud och användning av bilparkering. Följande punkter bedöms viktiga att belysa för i vilken kontext utformning av mobilitet och parkering ska bedömas.

- ▷ Tillgång till befintlig infrastruktur i form av stort och varierat kollektivtrafikutbud, serviceutbudet i Farsta centrum och närliggande cykelinfrastruktur ger grundförutsättningar för ett fortsatt och ökat hållbart resande.
- ▷ Utmaningar består av att området är kuperat vilket påverkar tillgänglighet med cykel och person mer nedsatt rörelseförmåga. För längre resor skapar nuvarande pris och utbud av tvärradiell kollektivtrafik och parkering incitament till bilägande och bilanvändning.
- ▷ Sett till beläggning under dimensionerande tid (kväll/natt), så finns det fler parkeringsplatser idag än vad som efterfrågas i området, både på kvartersmark och på allmän platsmark. Det finns en potential att effektivare nyttja befintlig bilparkering.
- ▷ Bilinnehavet är 0,44 bilar per hushåll (i trafik, inkl. privatleasing) och 0,52 bilar/hushåll (inkl. bilar ej i trafik, inkl. privatleasing)

Parkeringstal

Cykelparkering

Stockholms Stad har tilldelat projektet följande projektspecifika parkeringstal för bostäder:

- ▷ 3,5 parkeringsplatser per 100 kvm ljus BTA.

Bilparkering

Stockholms Stad har tilldelat projektet följande lägesbaserade parkeringstal för tillkommande bostäder:

- ▷ 0,5 parkeringsplatser per tillkommande lägenhet

Därtill planeras för ett gruppboende (LSS) inom detaljplanen. Enligt information från Stockholm stad tillämpas följande parkeringstal för denna boendetyp:

- ▷ 0,3 parkeringsplatser per tillkommande LSS-lägenhet. Detta avser parkeringsefterfrågan hos besökare och verksamma.

Då Familjebostäder avser att göra mobilitetsåtgärder (se kapitel 6.1) motsvarande 25 % reduktion är det gröna parkeringstalet för tillkommande bostäder:

- ▷ 0,375 parkeringsplatser per tillkommande lägenhet

Parkeringstalet för LSS-bostäder reduceras inte eftersom efterfrågan förväntas komma från besökare och personal, inte från de boende själva.

För befintliga bostäder har Stockholms Stad sagt att bilinnehavet ska bedömas utifrån befintligt bilinnehav, inklusive avställda bilar samt en uppräknig med 5 % för företagsregistrerade leasingbilar. Därtill har en bedömning gjorts att om Familjebostäder inför en policyåtgärd att endast tillåta bilar i trafik på sina parkeringsplatser (se kapitel 6.2) så kan parkeringstalet sänkas motsvarande 50 % av bilarna som ej är i trafik.

- ▷ 0,5 parkeringsplatser per befintlig lägenhet

Familjebostäder avser också att ge befintliga boende tillgång till ett mobilitetserbjudande i hela Farsta (se kapitel 1,2 och kapitel 6) och det föreslås minska efterfrågan på bilparkering motsvarande 10 % för befintliga boende som också delvis kommer få ta del av åtgärderna som införs för nya boende och beskrivs i kap 6.

- ▷ 0,45 parkeringsplatser per befintlig lägenhet

Efterfrågan parkering inom planområdet

Cykelparkering

För de tillkommande bostäderna behöver utifrån ovan beskriva parkeringstal yta motsvarande 476 parkeringsplatser för cykel finnas i planen, baserat på en totalt yta ljus BTA på cirka 13 560 kvm.

Bilparkering

Med 161 tillkommande bostäder och 204 befintliga bostäder blir efterfrågan utifrån ovan beskriva parkeringstal 156 parkeringsplatser:

- ▷ 60 parkeringsplatser för tillkommande bostäder
- ▷ 92 parkeringsplatser för befintliga bostäder
- ▷ 4 parkeringsplatser för bilpool (beskrivs vidare i kapitel 6)

3 % av parkeringsplatserna planeras för rörelsehindrade, vilket motsvarar fem parkeringsplatser.

Besöksparkering samnyttjas med boendeparkering vilket beskrivs vidare under avsnittet parkeringslösning i kap 7.3.

Mobilitets- och policyåtgärder

Familjebostäder åtar sig att genomföra följande mobilitetsåtgärder för att kunna tillgodoräkna sig gröna parkeringstal, ambitiös nivå för tillkommande bostäder samt en mindre reduktion för befintliga bostäder. Åtgärderna beskrivs vidare i kapitel 6.

- ▷ Informationspaket
- ▷ Respott och prova-på-kampanjer
- ▷ Leveransskåp
- ▷ Avfallshantering och fastighetsnära förpackningsinsamling
- ▷ Åtgärder för cykel
 - ▷ Cykelparkering av god kvalité
 - ▷ Serviceplatser
- ▷ Cykelpool
- ▷ Bilpool
- ▷ Uppföljning

Närliggande befintligt bestånd kommer få ta del av flera av åtgärderna ovan samt eventuella övriga åtgärder som ingår i Familjebostäders övergripande mobilitetserbjudande i Farsta.

- ▷ Mobilitetserbjudande Farsta – Familjebostäders mobilitetserbjudande till alla hyresgäster i Farsta vilket inkluderar tillgång till mobilitetstjänster och -funktioner samt en ändamålsenlig reglering av bilparkering (inklusive justerad prissättning).

Därutöver åtar sig Familjebostäder att genomföra flera policyåtgärder som kompletterar mobilitetsåtgärderna och ger förutsättningar för en mer yteffektiv parkeringsförvaltning. Åtgärderna ska vara genomförda och kapaciteten kunna påvisas vid bygglovsansökan alternativt att införandet och garanti för kapacitet regleras i ett civilrättsligt avtal.

- ▷ Övergång från förhyrda parkeringsplatser till tillståndsparkering inom detaljplaneområdet och succesivt i hela Farsta.
- ▷ Policy som begränsar möjlighet att hyra mer än en parkeringsplats per bostad där det råder en hög beläggning på bilparkering.

- Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2025-03-19, Dnr 2023-13319

Bilparkering

Inom detaljplanen skapas yta för 76 parkeringsplatser, varav fem parkeringsplatser för rörelsehindrade och fyra platser för bilpool. Parkeringsplatserna fördelas på singelgarage (15 st.) och markparkering (61 st.).



Figur 1-2 Parkeringsplatser inom detaljplaneområdet efter ny- och ombyggnation i rött. Källa: ÅWL Arkitekter, arbetsmaterial februari 2025 (bearbetad av Trivector).

Resterande parkeringsplatser för bil kommer att tillgängliggöras i Familjebostäders övriga fastighetsbestånd i norra Farsta. Det kommer möjliggöras genom att tidigare beskrivna policy-åtgärder införs i den omfattning som krävs. För att säkerställa att detta är möjligt har Familjebostäder dels utrett hur uthyrning av parkering ser ut idag i hela Farsta, och dels har en närmare granskning gjorts vilken potential policyåtgärderna kan ge inom gångavstånd från planområdet. Beskrivning av potentialen redovisas vidare i kapitel 7. Totalt finns det möjlighet att skapa utrymme motsvarande 199 parkeringsplatser vilket tillsammans med parkeringsplatser inom planområdet utgör en lösning för tillgängligheten till bilparkering.

Innehållsförteckning

- 1. Inledning.....8**
 - 1.1. Bakgrund och syfte..... 8
 - 1.2. Familjebostäders parkerings- och mobilitetsstrategi 8
- 2. Områdets förutsättningar 10**
 - 2.1. Planområdet..... 10
 - 2.2. Serviceutbud..... 12
 - 2.3. Gång- och cykeltrafik 12
 - 2.4. Kollektivtrafik 14
 - 2.5. Biltrafik..... 16
 - 2.6. Tillgång till bilpool..... 16
 - 2.7. Slutsatser gällande områdets förutsättningar 17
- 3. Parkering och bilinnehav 19**
 - 3.1. Bilinnehav..... 19
 - 3.2. Familjebostäders befintliga parkeringsanläggningar 20
 - 3.3. Beläggingsstudie..... 21
 - 3.4. Parkeringssituationen inom planområdet 25
- 4. Planerad bebyggelse 26**
- 5. Förslag på lösningar för parkering och mobilitet 28**
 - 5.1. Cykelparkeringstal..... 28
 - 5.2. Bilparkeringstal 28
- 6. Familjebostäders mobilitetserbjudande inom befintligt och tillkommande bestånd 30**
 - 6.1. Mobilitetsåtgärder..... 30
 - 6.2. Policyåtgärder..... 34
- 7. Antal parkeringsplatser och parkeringslösning 35**
 - 7.1. En attraktiv plats att bo på 35
 - 7.2. Cykelparkering 36
 - 7.3. Bilparkering..... 38
- Bilaga A. Fördelning av cykelparkeringsplatser inom nyproduktionen .. 43**

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Trivector Traffic har tidigare genomfört en mobilitets- och parkeringsutredning för kvarteren Oxnö, Ingarö och Möja i centrala Farsta. Föreläsningen som presenteras i denna rapport syftar till att vidareutveckla strategier för hantering av mobilitet och parkering inom projektet samt att föreslå lösningar som harmonierar med Familjebostäders befintliga bostadsbestånd i Farsta.

1.2. Familjebostäders parkerings- och mobilitetsstrategi

Familjebostäder har i april 2024 tagit fram en parkerings- och mobilitetsstrategi. Dokumentet beskriver hur Familjebostäder ska arbeta med parkeringsrelaterade frågor inom sitt bestånd för att nå mål inom bostadsbyggande, klimatpåverkan, lönsamhet och kundnöjdhet. Strategin syftar till att främja resande med gång, kollektivtrafik, cykel och delade fordon, samt att skapa en attraktiv stadsmiljö och effektiv markanvändning. Tre huvudprinciper styr strategin:

- ▷ Det ska vara enkelt att bo utan egen bil hos Familjebostäder.
- ▷ Transporteffektivitet ska prioriteras.
- ▷ Erbjudandet ska vara affärsmässigt och stabilt.

Familjebostäder ska erbjuda attraktiva mobilitetslösningar för alla hyresgäster, anpassade efter deras behov för att erbjuda alternativ till egen bil och hyrd parkeringsplats. Transporteffektiva och yteffektiva lösningar som är tillgängliga för många prioriteras över mer utrymmeskrävande lösningar för enskilda hyresgäster. Målet är att attrahera många hyresgäster, minimera klimatutsläpp och nyttja ytor effektivt genom att differentiera lösningarna för olika målgrupper.

Familjebostäder strävar efter långsiktigt lönsamma och hållbara affärsmodeller. Erbjudandet ska vara konkurrenskraftigt med prisnivåer i linje med marknaden. De ska följa den snabba utvecklingen inom mobilitetsmarknaden, bedöma områdenas förutsättningar och undvika inlåsning i specifika lösningar. Nya mobilitetslösningar ska vara långsiktigt stabila och förutsägbara för hyresgästerna.

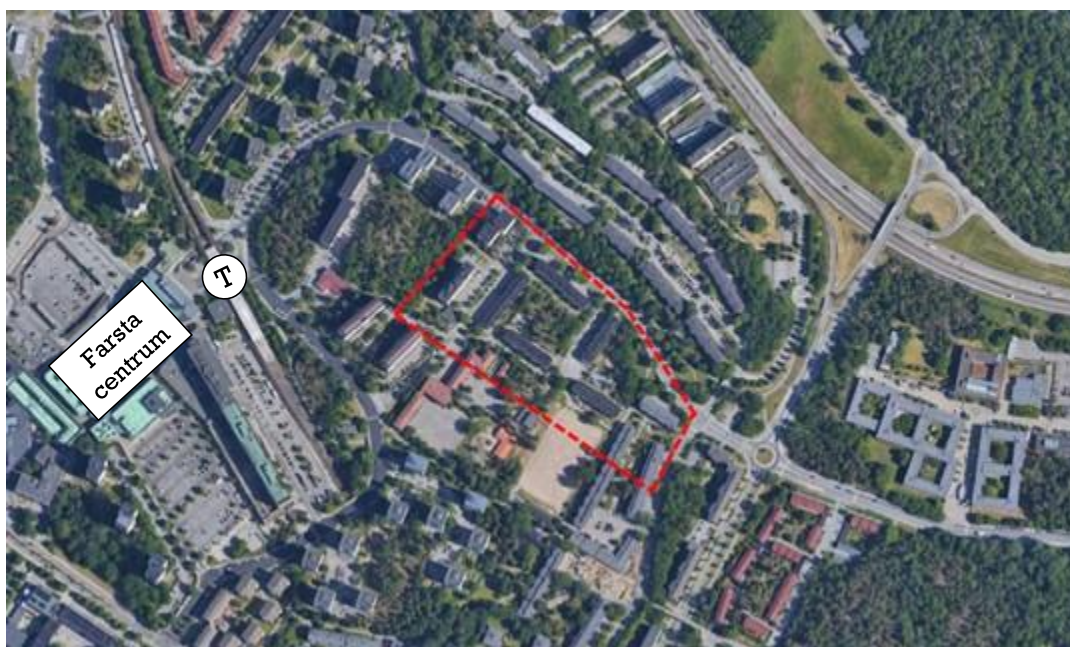


Figur 1-1 Familjebostäders mobilitetspyramid så som den presenteras i strategin.

2. Områdets förutsättningar

2.1. Planområdet

I Farsta stadsdelsområde bor det cirka 61 000 personer 2022. Stadsdelsområdet förväntas växa till närmare 70 000 invånare till år 2032, en ökning på runt 15 procent¹. Farsta utgör en av stadsdelarna inom stadsdelsområdet med samma namn. Området som studeras i denna utredning inkluderar Oxnö 1, Ingarö 2 och Möja 2, och är beläget i nära anslutning till Farsta centrum, se Figur 2-1.



Figur 2-1 Planområdet med berörda fastigheter i Farsta.

Totalt inom planområdet finns det idag 204 lägenheter uppdelat på de tre kvarteren. 84 lägenheter inom Ingarö 2, 60 inom Möja 2 och 60 inom Oxnö 1. Majoriteten av lägenheterna i kvarteren är 3 RoK, dessa utgör ca 60 % av det totala beståndet. Lägenhetsfördelningen för befintlig bebyggelse visas i Tabell 2-1 nedan.

¹ Stockholms stad (u.å.) Områdesfakta Farsta stadsdelsområde.

Tabell 2-1 Lägenhetsfördelning för de tre kvarteren inom planområdet.

Lägenhetstyp	Antal lägenheter [st]	Andel
1 RoK	12	6 %
2 RoK	18	9 %
3 RoK	124	61 %
4 RoK	26	13 %
5 RoK	24	12 %
Summa	204	100 %

Total ljus BTA för befintlig bebyggelse är ca 20 000 m². Ytan fördelar sig på olika typer av bebyggelse och utgörs av 18 729 m² bostäder, 216 m² affär, 216 m² lager, 302 m² verkstad och 335 m² skola. Fördelning av yta redovisas i Tabell 2-2.

Tabell 2-2 Fördelning av total ljus BTA i de tre kvarteren, befintlig bebyggelse.

Kvarter	Bostäder	Affär	Lager	Verkstad	Skola	Total ljus BTA (m ²)
Oxnö 1	6 054	216	216	0	0	6 486
Möja 2	4 650	0	0	0	182	4 832
Ingarö 2	8 025	0	0	302	153	8 480
Totalt	18 729	216	216	302	335	19 798

2.2. Serviceutbud

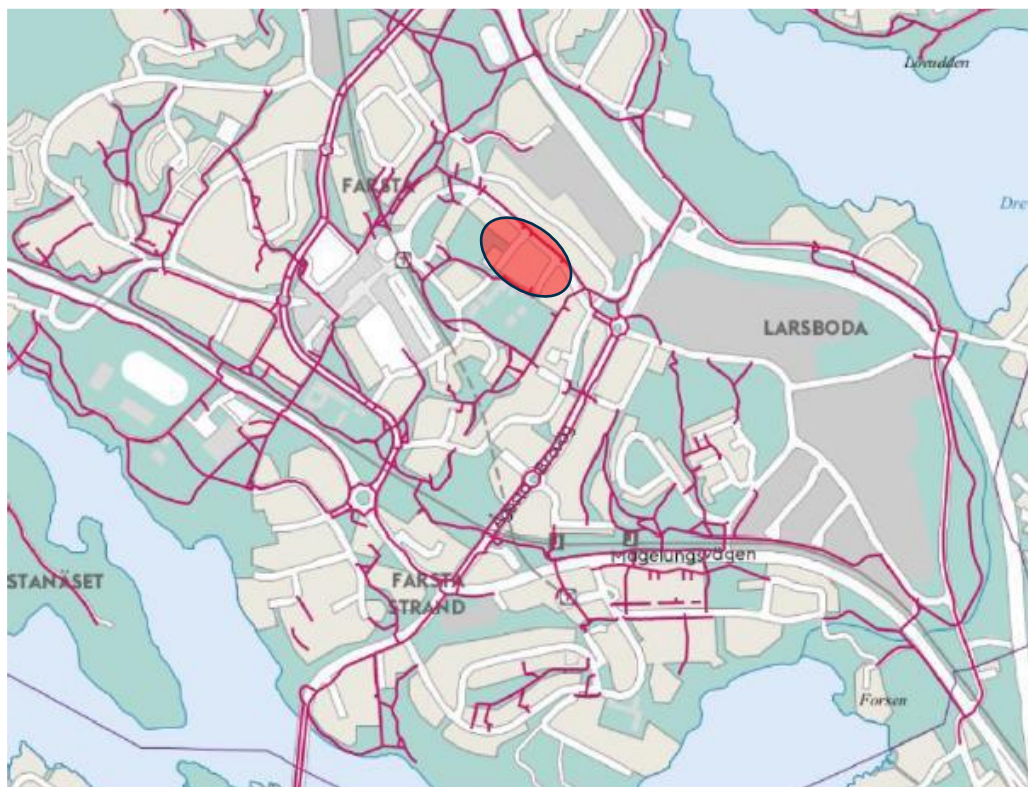
I planområdets närhet finns flera olika typer av service, exempelvis en närlivsbutik och mindre livsmedelbutiker. På under tio minuter gångavstånd kan man ta sig till Farsta Centrum som är ett större köpcentrum/centrumområde. Här finns ett stort antal butiker, restauranger och verksamheter samt flera större livsmedelsbutiker. Farsta Centrum kan förväntas tillgodose delar av behovet av sällanköpshandel och vid Farsta Centrum finns även bibliotek, vårdcentral och tandläkare. Intill planområdet ligger en grundskola, och inom ett par hundra meters gångavstånd finns också ett flertal förskolor.

2.3. Gång- och cykeltrafik

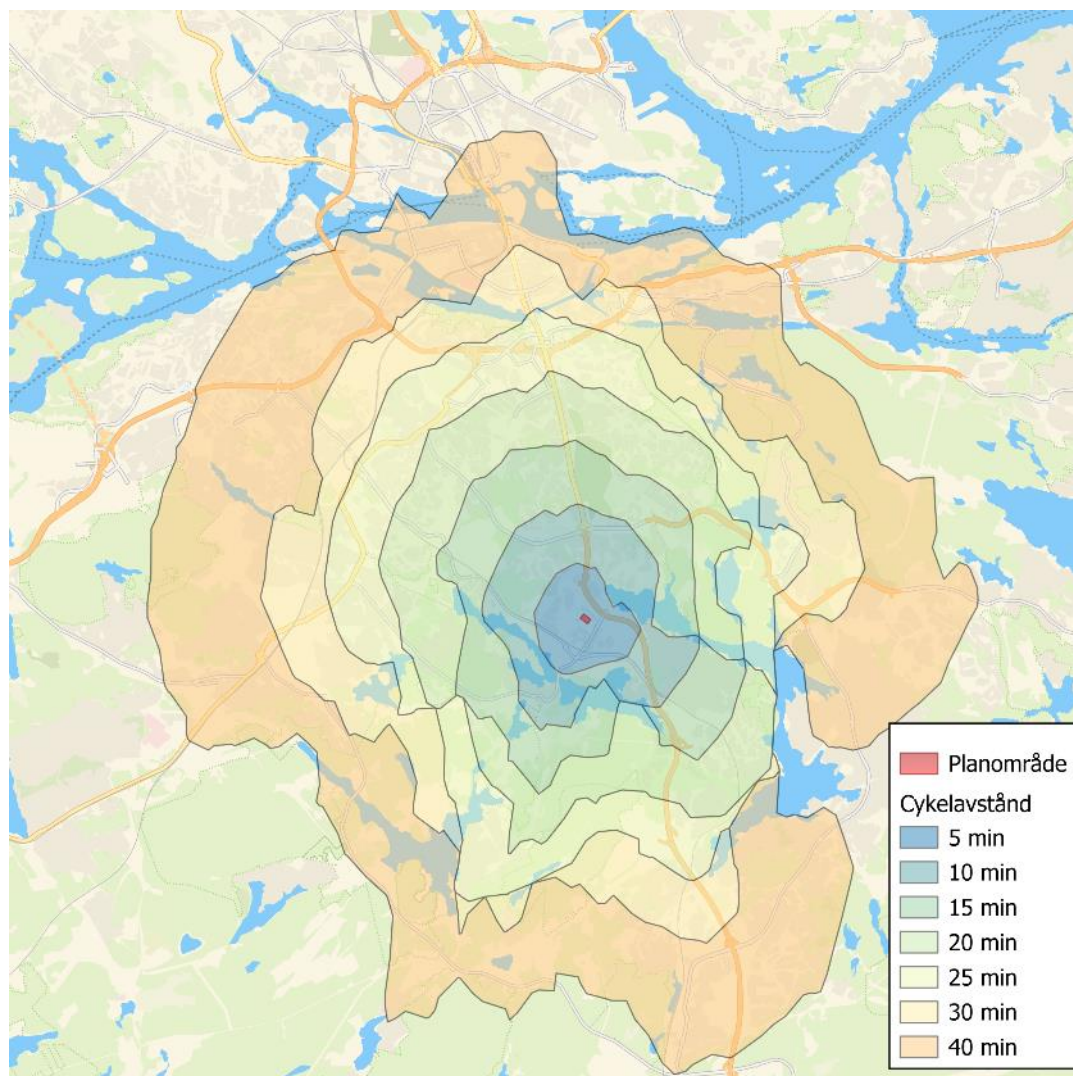
Från planområdet i Farsta tar det cirka 45 minuter att cykla till Stockholms innerstad (enligt Google Maps). Cykling lokalt inom Farsta har goda förutsättningar och det finns ett utbrett befintligt cykelvägnät att nyttja. Cykelresor bedöms tidsmässigt vara mest konkurrenskraftiga för lokala resor till målpunkter som inte kan nås via tunnelbana eller pendeltåg. För en illustration av hur långt man tar sig med cykeln inom olika tidsintervall, se Figur 2-3 nedan.

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 2-2 Befintliga cykelvägar i lila inom stadsdelarna Larsboda, Farsta strand och Farsta. Planområdet är markerat i rött. Karta: Stockholm Stad, bearbetad av Trivector.



Figur 2-3 Cykelavstånd inom olika tidsintervall. Källa för data: OpenRouteService.

2.4. Kollektivtrafik

Från planområdet tar det cirka fem minuter att gå till tunnelbanan i Farsta centrum. Trots att Farsta ligger i utkanten av den gröna linjen, ger kombinationen av tunnelbana med dess kapacitet och goda turtäthet god tillgång till kollektivtrafik. Turutbudet och restiden till Stockholms centrum (T-Centralen) är bra, med restider på under 25 minuter med direkturer utan byten. I Farsta Strand finns även en pendeltågsstation med god turtäthet, vilket även skapar möjligheter att nå målpunkter i regionen.



Figur 2-4 Befintligt utbud av busslinjer i stadsdelsområdet med hållplatser för Tunnelbana. Planområdet markerat i rött. Karta: Stockholms länstrafik.

Som ett komplement till den spårbundna trafiken finns även flera busslinjer till destinationer dit tunnelbane- och pendeltåg inte når utan byten, t.ex. Skarpnäck och Vidja. Det finns även lokala bussar inom stadsdelsområdet. I närheten till planområdet finns busshållplatser som trafikeras av buss 185, 181 och 184. Från Farsta centrum utgår fler busslinjer däribland buss 833 mot Vidja och buss 830 mot Handen. Utöver det utgår buss 165 inom Farsta men med längre avstånd från planområdet. Buss 165 fungerar som ett komplement till tunnelbanan för resor mot nordväst och Liljeholmen. Se Tabell 2-3 för mer information om kollektivtrafikutbudet.

Tabell 2-3 Turtäthet för tunnelbana och buss från Farsta centrum

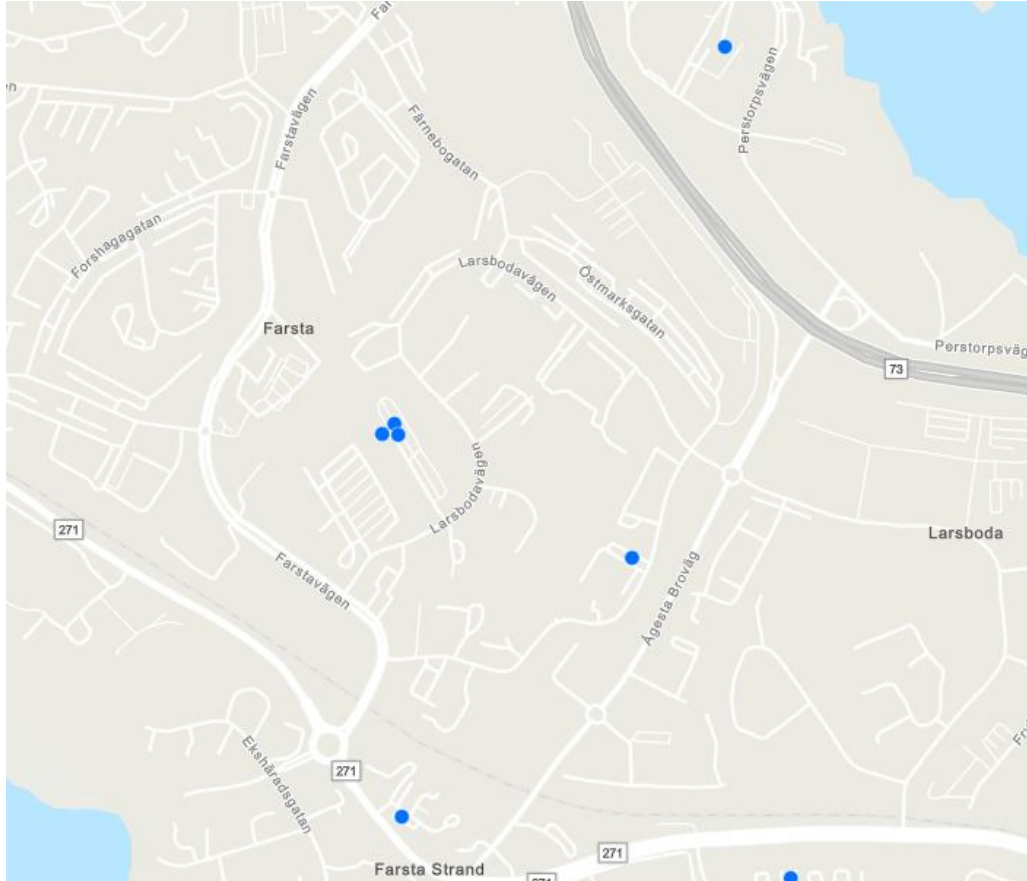
Tunnelbana Gröna linjen	Buss 185	Buss 184	Buss 181
Farsta strand - Hässelby strand	Farsta centrum – Farsta centrum	Farsta centrum-Farsta centrum	Farsta strand - Skarpnäck
Bättre än 10-minuterstrafik	30-minuterstrafik	30-minuterstrafik	15-minuterstrafik
Buss 830	Buss 833	Buss 828 och 831	
Farsta centrum- Handens station	Farsta centrum- Vidja	Farsta centrum-Länna industriområde	
15-minuterstrafik	1-timmestrafik	Tillsammans 15-minuterstrafik	
Buss 184, 185H och 185V (lokalbussar enl. ovan)		Nattbuss 190 och 193	
Lokalbussar		Mot Stockholms C	
Respektive linje 30-minuterstrafik		Respektive linje: cirka 30-minuterstrafik	

2.5. Biltrafik

Förutsättningarna för att äga egen bil är goda i Farsta idag, eftersom gatuparkeringen är avgiftsfri och vägnätet är väl utbyggt och dimensionerat för stora trafikflöden, vilket innebär att det är relativt enkelt och billigt att äga och köra bil jämfört i mer centrala delar av staden. Parkering inom kvartersmark är även dimensionerad enligt stadsplaneringsidealen som var rådande vid tiden då dessa områden byggdes, vilket gör att antalet parkeringsplatser per lägenhet är högre än vad dagens parkeringsnorm anger.

2.6. Tillgång till bilpool

I Farsta Centrum har flera bilpoolsföretag fasta platser för bilpoolsbilar. Bilpooler finns också på vid Kristinehamns gatan och nära Åbrovägen, samtliga platser ligger inom ett kort gångavstånd från planområdet. Etableringen av ytterligare bilpoolsföretag inom området medför troligen en större variation av prissättningsmodeller. Detta leder i sin tur att bilpoolerna i närheten av planområdet kan passa en större målgrupp än i dag.



Figur 2-5 Fasta platser för bilpool i planområdets närhet. Källa Miljöförvaltningen, Bilpooler 2021–2023 (öppna data).

2.7. Slutsatser gällande områdets förutsättningar

Potential

Området i stort har goda förutsättningar för en hög andel resa med de hållbara färdssätten; kollektivtrafik, gång och cykel. Planområdet har en strategisk placering där den redan etablerade infrastrukturen skapar möjligheter för invånarna att resa med hållbara transportmedel. Detta på grund av ett stort och varierat kollektivtrafikutbud, serviceutbudet i Farsta centrum samt närliggande cykelinfrastruktur.

Utmaningar

Även om området har stor potential finns det utmaningar med planområdets lokalisering där den kuperade terrängen i Farsta kan vara ett hinder för personer med rörelsesnedsättning, barnfamiljer och äldre.

Kollektivtrafiknätet är huvudsakligen utbyggt för att underlätta resor mot centrala Stockholm, medan tvärförbindelserna inom Söderort består av buss och är av lägre kvalitet. Det är därför en utmaning att öka kollektivtrafikresandet i de relationerna.

En utmaning kopplat till ekonomi är att priserna på kollektivtrafik ökat vilket framför allt påverkar hushåll med flera vuxna och äldre barn. För familjer med många viktiga målpunkter i andra delar av Söderort kan det därför vara både tids- och kostnadseffektivt att äga och använda bil.

Tillgången till ett stort antal parkeringsplatser, både avgiftsfritt på gatumark samt väldimensionerade anläggningar inom kvartersmark gör att möjligheten att äga och köra sin egna bil är goda vilket behöver beaktas vid bedömning av föreslagna lösningar som motverkar detta så att parkeringsytorna inte överdimensioneras.

3. Parkering och bilinnehav

3.1. Bilinnehav

Bilinnehavet för boende i Familjebostäders fastigheter i Farsta inom och nära Oxnö, Ingarö och Möja² uppgår till 0,44 bilar per hushåll och 0,52 bilar per hushåll om fordon ej i trafik räknas med (totalt 481 bilar varav 406 i trafik och 75 avställda²). De fastigheter som ingår i statistiken framgår av Figur 3-1. Andelen fordon som benämns ej i trafik är omkring 16 %. Denna statistik inkluderar privatleasade bilar men inkluderar ej bilar via företagsleasing och därmed är registrerade på en adress som inte ligger inom området.

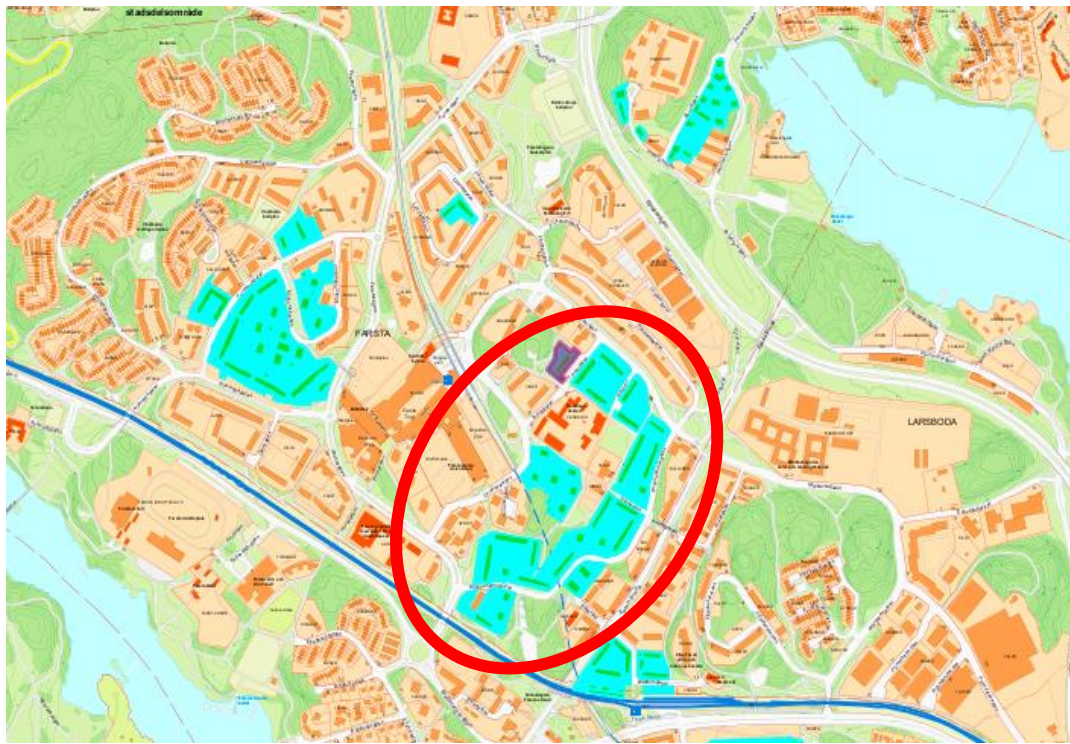
Bilinnehavet är något högre än för Familjebostäders bestånd i övriga delar av Farsta. Det kan bero på att majoriteten av bostäderna i området är 3 RoK med en stor andel 4 RoK i beståndet som bidrar till ett större bilinnehav. Bilinnehavet för smålägenheter (1–2 RoK) skiljer sig från bilinnehavet för större lägenheter (3–4+ RoK), där det för de mindre lägenheterna ligger på mellan 0,18–0,31 och för de större lägenheterna mellan 0,45–0,74.

Hushållens bilinnehav uppdelat på lägenhetsstorlek redovisas i Tabell 3-1 nedan.

Tabell 3-1 Bilinnehav för Familjebostäder norr och öster om Farsta centrum.

Antal rum	Antal hushåll	Bilar per hushåll	Bilar i trafik per hushåll
1 rum	106	0,24	0,18
2 rum	236	0,36	0,31
3 rum	410	0,53	0,45
4+rum	173	0,89	0,74
Totalt	925	0,52	0,44

² Enl. SCB:s data över bilinnehav 2023, beställd våren 2024



Figur 3-1 Området som omfattas av statistik över bilnehav, markerat med röd cirkel.

Avställda bilar (ej i trafik)

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 fordonsskatt för fordonet. Fordonskatten tas ut månadsvis för fordon med årsskatt lägre än 4 800 kr, vilket innebär att man inte tjänar på att ställa av bilen under en kortare period än en kalendermånad. För fordon med högre fordonsskatt är kortaste avställningsperiod då man slipper betala skatt 15 dagar. Detta innebär sammantaget att en avställd bil inte behövs för dagligt resande, oftast inte ens för resbehov som uppstår en gång i månaden.

3.2. Familjebostäders befintliga parkeringsanläggningar

Familjebostäder har i kvarteren Oxnö, Ingarö och Möja 135 befintliga parkeringsplatser, uppdelade på de tre kvarteren. 87 platser ligger inom Ingarö 2, 24 platser i Möja 2 och 24 platser inom Oxnö 1. Inom hela Familjebostäders närliggande bestånd, som redovisas i Figur 3-1, har Familjebostäder totalt 588 uthyrda parkeringsplatser (inklusive Oxnö, Ingarö och Möja). Antalet vakanser inom Familjebostäders befintliga parkeringsbestånd är lågt idag, detta gäller såväl närliggande parkeringsbestånd som parkeringsplatserna inom detaljplanen.

Priserna för Familjebostäders parkering varierar och sträcker sig från ungefär 200 kr upp till 2 000 kr per månad beroende på typ av parkering, se Tabell 3–2. Platser i garage är generellt dyrare än markparkering. Det finns även parkeringsplatser med laddningsmöjligheter och dessa platser ligger i den övre delen av prisspannet.

Tabell 3-2 Priser för Familjebostäders parkering i hela beståndet.

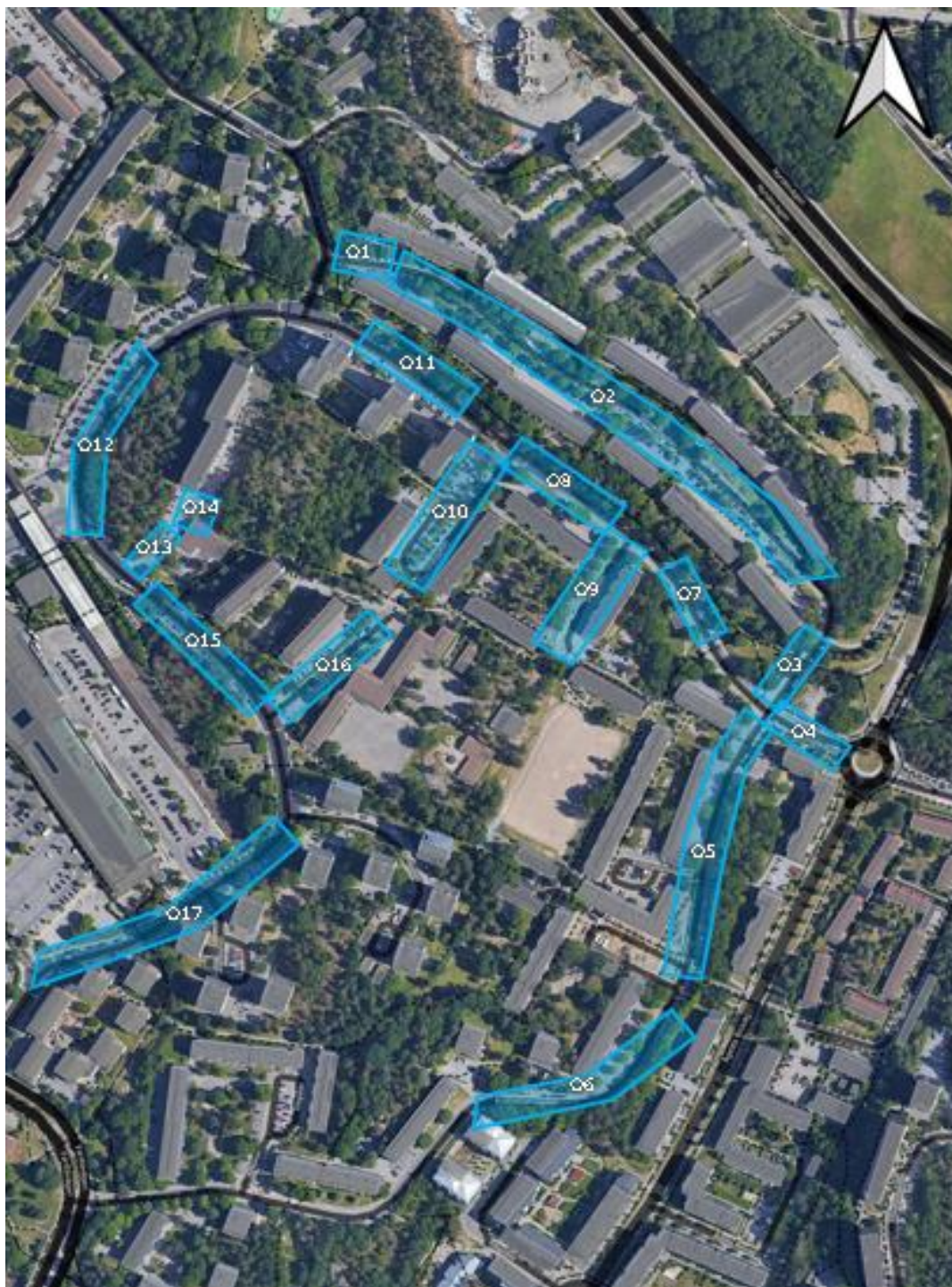
Parkeringstyp	Prisspann (kr per mån)	Antal p-platser
P-plats	200–507	311
P-plats med värme	450–554	73
Garage MC/Moped	734–777	3
Garage laddplats	1 463–1 514	2
Garage	800–1 910	196
P-plats laddplats	537 – 927	2
P-plats handikapp	412	1
Totalt		588

3.3. Beläggingsstudie

Som ett komplement till analyserna av bilinnehavsdata från SCB samt Familjebostäders uthyrningsdata över parkeringsplatser har en beläggingsstudie av gatumarksparkering och kvartersmark genomförts.

Gatumark

Totalt inventerades 355 parkeringsplatser på gatumark i inom och i närheten av planområdet, se Figur 3-2.



Figur 3-2 Gatumarksparkering i kvarter Oxnö, Ingarö och Möja samt närområde.

Inventeringsområdet är uppdelat i 17 områden (O1–O17) och har inventerats tre vardagar i april, tisdagen den 9:e, onsdagen den 10:e och torsdagen den 11:e. Inventeringen genomfördes nattetid, mellan klockan 22.00 och 00.00. Valet av dagar och tid på dygnet har

gjorts utifrån syftet att identifiera den högsta beläggningen på gatumarksparkering i området. Det råder rullande parkeringsförbud under dagtid på de olika parkeringsytorna i området, vilket innebär att beläggningen på individuella parkeringsytor kan variera beroende på veckodag men det är inget hinder för att alla parkeringsytor kan användas under dimensionerande tid på natten. Utöver städdagarna råder inga ytterligare regleringar av gatumarksparkering i området, vilket innebär att den är kostnadsfri.

Den högsta uppmätta beläggningen på gatumarksparkering uppmättes torsdagen den 11:e april och uppgick till 72 %. De tre dagarna när beläggningsmätningen genomfördes hade ett liknande snitt, alla tre dagar hade en beläggning på ca 70 %. Det skiljde sig från plats till plats hur beläggningsgraden såg ut, vissa hade 100 % medan andra hade 40 %.

Tabell 3-3 Resultat från beläggningsstudien. Samtliga p-förbud som beskrivs i listan gäller mellan kl 8–16 under perioden 1/11–15/5.

Information			Beläggning			
Plats ID	Platsnamn	Reglering och städdag	Antal p-platser	Tisdag 9/4	Onsdag 10/4	Torsdag 11/4
01	Östmarksgatan	30 min alla dagar 9–20. P-förbud måndag	6	66%	100%	83%
02	Östmarksgatan	Olika reglering på olika delar av gatan. P-förbud måndag, torsdag och fredag	109	85%	83%	72%
03	Östmarksgatan sydöst	P-förbud onsdag	6	83%	100%	100%
05	Kristinehamnsgatan norr	P-förbud måndag	19	95%	89%	89%
06	Kristinehamnsgatan söder	Olika reglering på olika delar av gatan. P-förbud måndag och tisdag	39	77%	77%	74%
07	Lars7	P-förbud dagtid onsdag	13	54%	77%	77%
08	Lars8	P-förbud dagtid torsdag	13	69%	46%	77%
09	Dejegatan	P-förbud dagtid torsdag	4	100%	25%	50%
010	Torsbygatan norra	P-förbud dagtid onsdag	43	91%	91%	81%
011	Lars11	P-förbud dagtid måndag	18	78%	83%	72%
012	Lars12	P-förbud dagtid tisdag	15	87%	83%	100%
013	Backen	P-förbud dagtid tisdag	5	60%	60%	60%
014	I vändplatsen	P-förbud dagtid tisdag	3	33%	33%	33%

015	Lars15	P-förbud dagtid torsdag	23	78%	48%	74%
016	Torsbygatan södra	P-förbud dagtid onsdag	13	46%	92%	92%
017	Lars17	Olika reglering på olika delar av gatan. P-förbud tisdag och onsdag	26	88%	96%	85%
Samtliga			355	74%	74%	76%

Kvartersmark

Parkeringsytorna på kvartersmark inventerades under tisdagen den 14 maj 2024 mellan 22.00 och 00.00. Totalt finns 79 markparkeringsplatser fördelade på Oxnö, Ingarö och Möja med en genomsnittlig beläggning på 58 %, se Tabell 3-4.

Tabell 3-4 Resultat beläggningsstudie kvartersmark

Plats ID	Platsnamn	Antal p-platser	Tisdag 14/5
O18	Oxnö	12	58%
O19	Ingarö	50	34%
O20	Möja	17	82%
Samtliga		79	58%

Beläggningsinventeringen på kvartersmark ger en tydlig indikation att långt från alla parkeringsplatser används nattetid, trots att de är uthyrda. Det visar på en stor potential för tillståndsparkering i området om alla parkeringsplatser skulle vara tillgängliga i en zon.

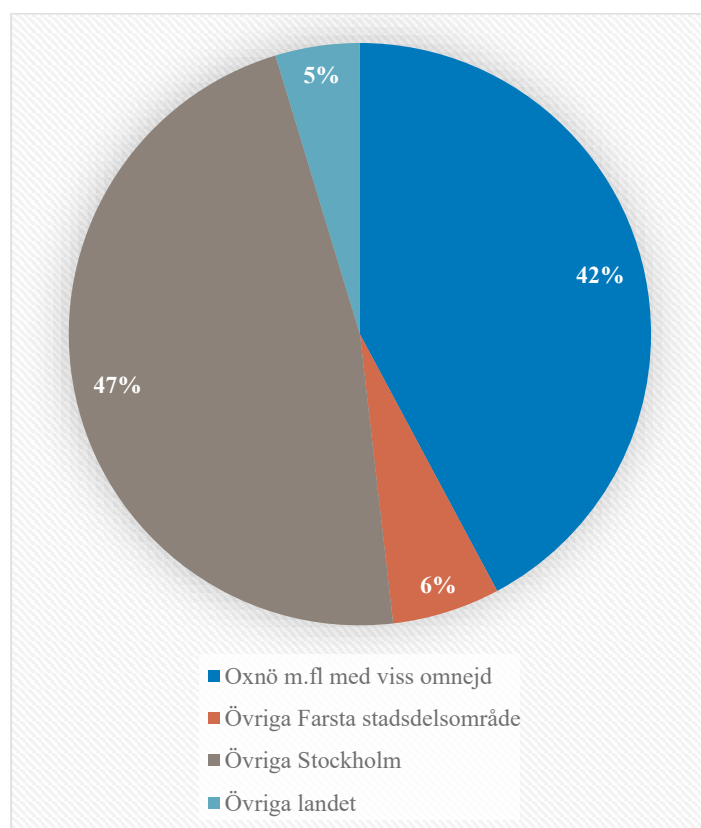
Var bor de som parkerar bilar i området?

När beläggningsstudien på gatumark 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 nyttjar gatumarksparkeringen.

Resultatet indikerar att 42 % av bilarna parkerade på gatumarken för platserna O1 till O17 ägs av personer som bor i närliggande område/i området. Ytterligare 6 % av bilarna ägs av boende i övriga delar av Farsta stadsdelsområde. Resterande 52 % som parkerar i området är från övriga delar av Stockholms län (47 %) och övriga delar av Sverige (5 %).

Om man endast studerar område O11, vilket är markparkeringen på Torsbygatan, visar nummerskrivningen att 36 % av parkerade bilar är registrerade inom det absoluta närområdet (postnummer 12341 där Oxnö, Ingarö och Möja ingår).

Anledningen till en att en stor mängd är från övriga delar av Stockholm kan antyda på att parkeringen är belagd med låg avgift/avgiftsfritt, nära anslutning till pendeltrafik och annan typ av resmöjlighet som skapar möjligheter för invånare att parkera sina bilar i Farsta över vissa tider på dygnet.



Figur 3-3 Andelar av bostadsorter för ägare av bilar parkerade vid platserna O1 - O17.

3.4. Parkeringssituationen inom planområdet

Bilnehavet för boende inom Familjebostäders bestånd (där kv Oxnö m fl är en del av området) är enligt SCB 0,44 bilar i trafik per hushåll. Inom Oxnö m.fl finns det 135 parkeringsplatser där alla platser är uthyrda. Trots en hög uthyrningsgrad finns det många tomma parkeringsplatser nattetid.

4. Planerad bebyggelse

Ny bebyggelse inom planområdet utgörs av 161 nya lägenheter, och tillskapas genom nybyggnation samt ombyggnation av befintliga byggnader. Antalet nya lägenheter fördelar sig inom de tre kvarteren enligt Tabell 4-1 nedan.

Tabell 4-1 Tillkommande bostäder inom projektet. Källa: ÅWL Arkitekter.

NYBYGGNAD	BTA (Ljus)	Lägenheter
Oxnö - hus 1 (sydväst)	2 811	32
Oxnö - hus 2 (nordväst)	3 155	35
Oxnö - hus 3 (nordost)	1 403	15
Ingarö	2 662	36
Möja	2 839	33 (varav 6 LSS)
TOTAL NYBYGGNAD	12 870	151
OMBYGGNAD		
Ingarö	390	6
Möja	328	4
TOTAL OMBYGGNAD	718	10
TOTAL NYBYGGNAD + OMBYGGNAD	13 588	161



Figur 4-1 Situationsplan med tillkommande byggnader markerade i ljusgrått och befintliga byggnader markerade i mörkgrått. Källa: ÅWL Arkitekter, arbetsmaterial mars 2025.

5. Förslag på lösningar för parkering och mobilitet

5.1. Cykelparkeringstal

Stockholms Stad har tilldelat projektet följande projektspecifika parkeringstal för bostäder:

- ▷ 3,5 parkeringsplatser per 100 kvm ljus BTA.

5.2. Bilparkeringstal

Stockholms Stad har tilldelat projektet följande lägesbaserade parkeringstal för tillkommande bostäder:

- ▷ 0,5 parkeringsplatser per tillkommande lägenhet

Därtill planeras för ett gruppboende (LSS) inom detaljplanen. Enligt information från Stockholm stad tillämpas följande parkeringstal för denna boendetyp:

- ▷ 0,3 parkeringsplatser per tillkommande LSS-lägenhet. Detta avser parkeringsefterfrågan hos besökare och verksamma.

Då Familjebostäder avser att göra mobilitetsåtgärder (se kapitel 6) motsvarande 25 % reduktion är det gröna parkeringstalet för tillkommande bostäder:

- ▷ 0,375 parkeringsplatser per tillkommande lägenhet

Parkeringstalet för LSS-bostäder reduceras inte eftersom efterfrågan förväntas komma från besökare och personal, inte från de boende själva.

För befintliga bostäder har Stockholms Stad sagt att bilinnehavet ska bedömas utifrån befintligt bilinnehav, inklusive avställda bilar samt en uppräknings med 5 % för företagsregistrerade leasingbilar. Därtill har en bedömning gjorts att om Familjebostäder inför en policyåtgärd att endast tillåta bilar i trafik på sina parkeringsplatser (se kapitel 6) så kan parkeringstalet sänkas motsvarande 50 % av bilarna som ej är i trafik.

- ▷ 0,5 parkeringsplatser per befintlig lägenhet

Familjebostäder avser också att ge befintliga boende tillgång till ett mobilitetserbjudande i hela Farsta (se kapitel 1.2 och kapitel 6) och det föreslås minska efterfrågan på bilparkering motsvarande 10 % för befintliga boende.

- ▷ 0,45 parkeringsplatser per befintlig lägenhet

6. Familjebostäders mobilitetserbjudande inom befintligt och tillkommande bestånd

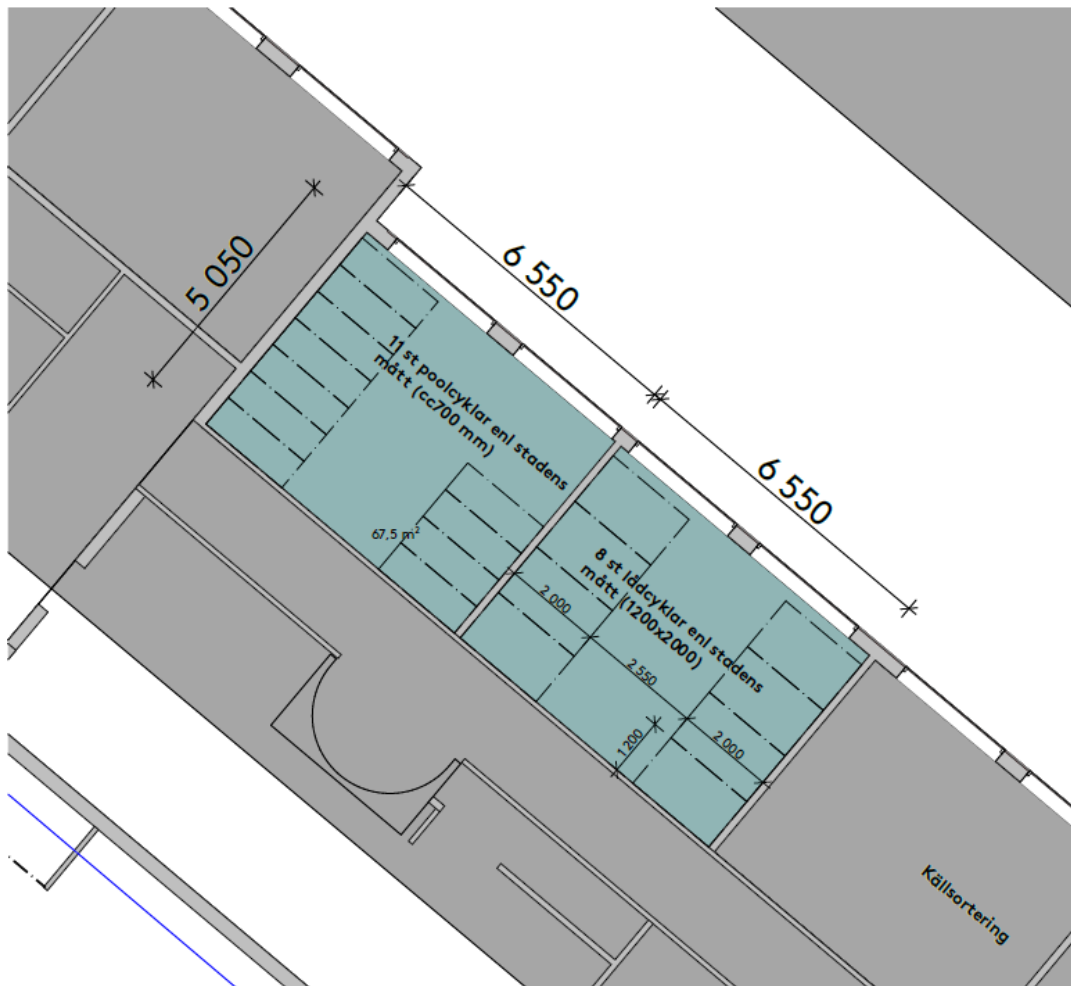
6.1. Mobilitetsåtgärder

Familjebostäder avser att tillhandahålla mobilitetsåtgärder motsvarande ambitiös nivå enligt Stockholms stads gröna parkeringstal, vilket motsvarar en rabatt på 25 % på parkeringstalet. Detta är i enlighet med den nyligen framtagna parkerings- och mobilitetsstrategin för Familjebostäder, som beskriver hur man verkar för att boende ska kunna leva ett liv utan att behöva äga en egen bil.

Nedan redovisas ett förslag till ett mobilitetspaket på ambitiös nivå. Hur befintliga närliggande boende berörs visas med kursiv stil.

- ▷ Informationspaket skickas till hyresgäster med syfte att de ska förändra sitt sätt att resa och prova på de mobilitetslösningar som erbjuds. Information om tillgängliga mobilitetserbjudanden sker inför uthyrning och inflytt i fastigheten, samt kontinuerligt genom utskick i digitala kanaler (både allmän information och projektspecifik information). Denna information anpassas utefter om mottagaren är nyinflyttad eller befintlig hyresgäst. Familjebostäder strävar aktivt efter att säkerställa att alla hyresgäster 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 Familjebostäders 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.*
- ▷ Respott och prova-på-kampanjer. Familjebostäder samarbetar aktivt med mobilitetsleverantörer för att främja användningen av mobilitetstjänsterna och säkerställa att alla hyresgäster provar dem. Detta inkluderar bland annat prova-på-kampanjer, respott eller prova-på-events 1–2 gånger om året. Åtgärder kommer att genomföras under fem år efter inflyttning i de nya bostäderna, vilket bedöms motsvara minst ett värde som motsvarar kostnaden för ett 90-dagars SL-kort per lägenhet.
- ▷ Leveransskåp centralt beläget i relation till den nya bebyggelsen. 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. *Leveransskåpen blir tillgängliga för Familjebostäders befintliga boende.*
- ▷ Avfallshantering och fastighetsnära förpackningsinsamling. Inom kort blir fastighetsnära förpackningsinsamling ett krav. Utöver det erbjuder Familjebostäder möjligheten att sortera grovsopor, elektronikavfall samt batterier och lampor. Detta minskar behovet av att transportera avfallet på egen hand. *Denna möjlighet ska komma även Familjebostäder befintliga närboende till del.*

- ▷ Åtgärder för cykel:
 - ▷ Cykelparkeringar av god standard med utgångspunkt i dokumentet *Bilaga B Utformning av cykelparkering – mobilitet och parkering*, samt de anpassningar som beskrivs i kapitel 7.
 - ▷ Serviceplatser anläggs där cyklar kan pumpas, tvättas och enklare reparationer och service av cykel kan ske. Dessa föreslås placeras inomhus. *Dessa tillgängliggörs även för Familjebostäders befintliga närboende.*
- ▷ En cykelpool ska finnas tillgänglig för de boende under en period på minst fem år. Fordonen i cykelpoolen ska vara anpassade efter målgruppen för bostäderna. Ytan för cykelpoolen ska utformas så att poolcyklarna blir enkla att använda. Stadens krav är en lådcykel per 25 lägenheter. Inom mobilitetsrummet vid Larsbodavägen finns det yta för 11 elcyklar samt 8 elassisterade lådcyklar. Detta visar att det finns plats för att möta Stadens krav på antal poolfordon i bygglovsskedet, inklusive möjlighet att ställa dit extra poolcyklar för befintliga boende om efterfrågan överstiger det initiala utbudet. Familjebostäder vill ha möjlighet att kontinuerligt anpassa antal och typ av cyklar efter de boendes efterfrågan, och kommer ta en sådan dialog med Stockholms stad om det visar sig att efterfrågan ser annorlunda ut då poolen tagits i bruk. Därutöver kommer Familjebostäder genom sitt mobilitetserbjudande arbeta för fler cykelpoolscyklar i det befintliga beståndet i Farsta. *Dessa tillgängliggörs även för Familjebostäders befintliga närboende.*



Figur 6-1 Utrymme för cykelpool inom mobilitetsrummet vid Larsbodavägen.

- ▷ Bilpool för boende säkerställs inom området *men som även kan användas av andra i närområdet*, under minst fem år. Familjebostäder ser till att bilpoolbilar finns tillgängliga på platsen. Antalet bilpoolsbilar kommer att dimensioneras utifrån de boendes efterfrågan, vilket bland annat innebär att om efterfrågan från personer i omkringliggande fastigheter blir stor så utökas bilpoolen. Utrymme kommer i utgångsläget att reserveras för totalt 4 bilpoolsbilar vilka kommer att finnas på plats i takt med att de nya bostäderna färdigställs. Antalet motsvarar en bil per 40 nyproducerade lägenheter vilket ger en extra kapacitet även för användare som bor i närområdet. Därutöver kommer Familjebostäder genom sitt mobilitetserbjudande arbeta för fler bilpoolsbilar i det befintliga beståndet i Farsta.



Figur 6-2 Planerade bilpoolsplatser längs Dejegatan, totalt fyra stycken. Källa: ÅWL, arbetsmaterial mars 2025.

Justerad prissättning på parkering

Som en del av Familjebostäders parkerings- och mobilitetsstrategi kommer arbete ske med prissättning av parkeringsplatser. Familjebostäder arbetar redan idag med att säkerställa att kostnaden för att hyra parkeringsplats inom de aktuella fastigheterna särskiljs från övriga bostadsavgifter. Detta för att synliggöra parkeringens kostnader och för att på sikt uppnå kostnadstäckning för parkeringsbeståndet.

Genom prissättning av parkeringsplatser påverkas bilinnehavet och därmed efterfrågan på parkeringsplatser. För boendeparkering beror parkeringsefterfrågan på den totala kostnaden för att äga en bil, vilket är den kostnad som ligger till grund för elasticitetsberäkningen. Det faktiska utfallet beror på hur stor prisjustering som görs och tillgängligt utbud av kostnadsfri parkering i området. Vid en teoretisk fördubbling av parkeringsavgifterna skulle detta innebära en minskad efterfrågan på boendeparkering med cirka mellan 4–6 %³.

Effekten av justerad prissättning kommer bidra till den tillgodoräknade reduceringen av parkeringstal för nyproduktion och bilinnehav för befintliga bostäder.

Uppföljning, justering och kunskapsåterföring

Familjebostäder har påbörjat ett aktivt arbete med att utveckla sitt mobilitetserbjudande. Lärdomar från det arbetet kommer att spelas in i detta projekt och kan innebära att de

³ Baserat på en antagen priselasticitet på -0,4 vilket är i en lägre del av källans intervall. Se Litman, T (2016). *Parking Requirement Impacts on Housing Affordability*. s.8.

föreslagna åtgärderna eventuellt kan bytas ut om åtgärder som ger ännu större nytta identifieras. Detta sker såklart i samråd med Stockholms Stad.

Familjebostäder ansvarar för uppföljning av mobilitetstjänsternas användning, boendes upplevelser, bilinnehav och parkeringsefterfrågan under de första fem åren efter inflyttning. Vid behov görs justeringar för att göra mobilitetserbudandet så bra och effektivt som möjligt över tid. Efter tio år görs en slutlig uppföljning av måluppfyllelse som kan delges Stockholms stad om det önskas.

En gemensam, långsiktig och tydlig uppföljning som säkerställer hållbarheten inom projektet ger både kommunen och områdets aktörer värdefullt underlag till framtida mobilitetsprojekt.

6.2. Policyåtgärder

Familjebostäders parkerings- och mobilitetsstrategi markerar en ny syn på hur parkering hyrs ut och administreras, vilket kommer att innebära en gradvis förändring för befintliga boende inom hela Familjebostäders bestånd. Det troliga resultatet av denna förändring kommer att vara att många bilparkeringsplatser kommer att nyttjas mer effektivt vilket ger utrymme för fler boende i området. Där nya bostäder ska byggas kommer förändringar i uthyrningsregler och avgifter att ske snabbast.

Utöver mobilitetsåtgärder åtar sig Familjebostäder att genomföra flera policyåtgärder som kompletterar mobilitetsåtgärderna och ger förutsättningar för en mer yteffektiv parkeringsförvaltning. Åtgärderna ska vara genomföra och kapaciteten kunna påvisas vid bygglovsansökan alternativt att införandet och garanti för kapacitet regleras i ett civilrättsligt avtal.

- ▷ Övergång från förhyrda parkeringsplatser till tillståndsparkering inom detaljplaneområdet och succesivt i hela Farsta.
- ▷ Vilket visades i Tabell 3-4 används inte alla uthyrda parkeringsplatser samtidigt. Med övergång till tillståndsparkering skapas en extra flexibilitet och buffert för att föreslagna parkeringstal och parkeringslösning ska fungera och att parkeringsplatserna ska kunna nyttjas så effektivt som möjligt. Därtill kan parkeringsplatser för boende också samnyttjas och användas för besöksparkering.
- ▷ Policy som begränsar möjlighet att hyra mer än en parkeringsplats per bostad där det råder en hög beläggning på bilparkering.
- ▷ Policy att i första hand hyra ut parkering till de som bor i bolagets bostäder
- ▷ Policy som inte tillåter avställda bilar under en längre tid på bolagets parkeringsplatser

7. Antal parkeringsplatser och parkeringslösning

7.1. En attraktiv plats att bo på

Utomhusmiljöerna i anslutning till bostaden har pekats ut som viktiga för boende i områden som liknar planområdet. När nya bostäder tillkommer inom planområdet ökar trycket på tomtmarken och det blir ännu viktigare att tillgodose behov av användbara och attraktiva utomhusmiljöer. Därför föreslås friytor prioriteras när nya bostäder tillkommer. För att åstadkomma fler friytor föreslås att singelgarage i bottenvåningarna kan göras om till bostäder eller allmänna utrymmen, till exempel cykelförråd. Det innebär att trafikytorna kan minskas och trafiksäkerheten öka, när behovet av backande rörelser minskar.



Figur 7-1 Illustration från Rikare Grannskap som visar hur singelgarage kan konverteras till ytor för mobilitet, bostäder med trädgårdar och permeabel mark som kan ta hand om dagvatten. Illustration: Nyréns Arkitektkontor/ Norma images

7.2. Cykelparkering

För de tillkommande bostäderna behöver, utifrån parkeringstal i kapitel 5.1, yta för motsvarande 476 parkeringsplatser för cykel möjliggöras i planen, baserat på en totalt ljus BTA på cirka 13 560 kvm. Utöver dessa platser tillkommer platser för cykelpool, dessa kommer att placeras i mobilitetsrummet vid Larsbodavägen, där det finns yta för upp till 19 poolcyklar.

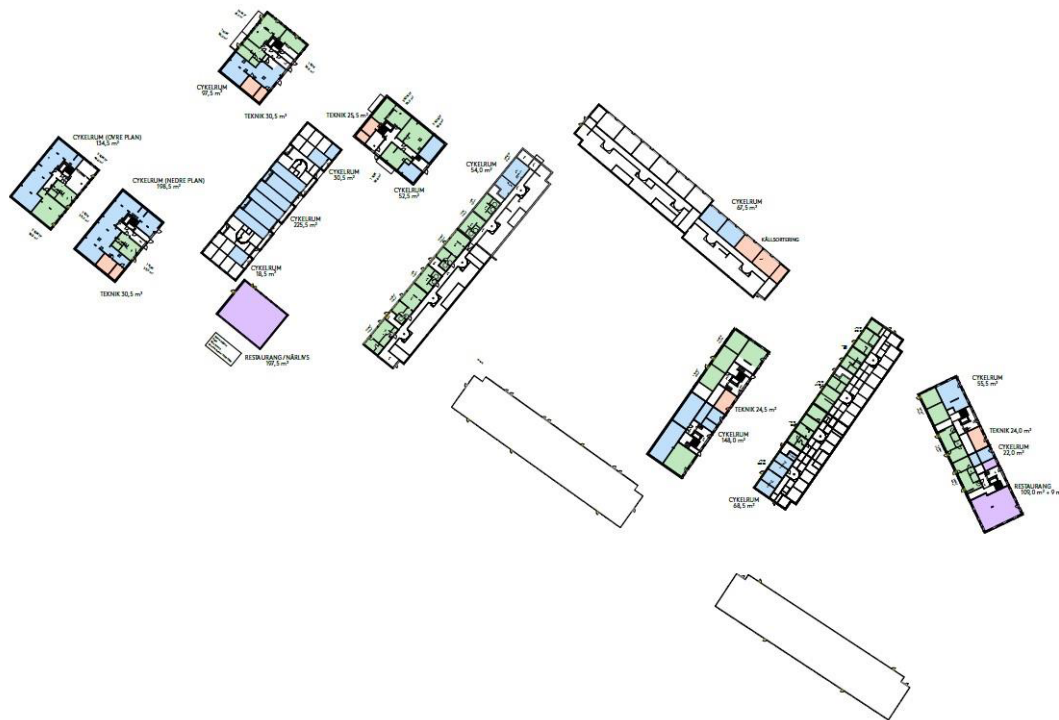
Målet är att en betydande andel av cykelparkeringen ska anordnas inomhus, medan ett antal platser placeras utomhus i nära anslutning till entréer tillsammans med ytor för parkering av elsparkcyklar. Totalt finns det i dagsläget yta utpekad inomhus i de nya byggnaderna motsvarande 700 kvm och i de befintliga byggnaderna 465 kvm därutöver (utöver cykelparkering för befintliga boende). Dedikerad yta inomhus är 1 165 kvm vilket motsvarar cirka 3,3 kvm per cykelparkering (357 st., 75 % av total efterfrågan som bör placeras inomhus). Totalt sett finns det således yta för att uppnå Stadens krav. I det aktuella fallet finns det dock begränsningar i byggnadernas geometri som påverkar vilka typer av cykelparkering och cykelställ som är möjlig att ordna. För en illustration av möjliga ytor för cykelparkering och andra mobilitetstjänster, se Figur 7-2 på kommande sida.

En sammanställning av Stockholms stads krav på cykelparkering ger att med 50 % tvåvåningsställ, 40 % cykelställ i olika höjd på hjulhållare och 10 % utrymmeskrävande cyklar behövs inomhus ca 1,2–1,7 kvm per cykelparkering (parkering och manöveryta) beroende på om det går att använda dubbelriktade rader som delar på manöverytan eller inte.

Följande justeringar i kravbilden bedöms som en rimlig avvägning sett till både ekologiskt och ekonomisk hållbarhet för aktuellt projekt. Om sådana justeringar inte är möjliga bidrar det sannolikt till att öka projektets klimatbelastning och belasta genomförandeekonomin.

- ▷ Att cykelparkering för de nya husen delvis kan lokaliseras längre bort än 25 meter i befintliga och nyproducerade byggnader inom planområdet. Detta kan exempelvis vara lämpligt för långtidsuppställning av cykelparkering. Detta ger en möjlighet för Hus 1–3 inom Oxnö att samverka gällande cykelparkering. Avståndet mellan Hus 1 och 3 är cirka 75–80 meter.
- ▷ Att en andel av cykelparkeringen som för vanliga cyklar och tvåvåningsställ i stället kan utgöras av vägghängd/vertikal cykelparkering som ett alternativ mellan cykelparkering för dagligt bruk och långtidsuppställning. För en sammanställning över antalet cykelparkeringsplatser inom respektive nyproduktion, se Bilaga A.
- ▷ Att antalet parkeringsplatser för lastcyklar minskas inomhus samt att de kan nyttjas för cyklarna i cykelpoolen. Att kombinera cykelpool med specialcyklar för befintliga och tillkommande boende med ett stort utrymme för privatägda lastcyklar bedöms orimligt, sett till läget, topografin och hur många sådana cyklar som finns idag i Familjebostäders bestånd.

Familjebostäders mobilitetserbjudande för Farsta och den tillhörande uppföljningen i förvaltningen ger bolaget möjlighet att exempelvis utöka antalet lastcykelparkeringar utomhus eller genom att konvertera vanlig cykelparkering inomhus om behov uppstår över tid. Likt för bilparkering är antalet cyklar också avhängt vilka regler som gäller för platsen. Om blir hög efterfrågan på cykelparkering har Familjebostäder också möjlighet att återkommande forsla bort kvarglömda cyklar för att frigöra utrymme samt erbjuda långtidsförvaring på andra platser i beståndet där det finns outnyttjade ytor idag.



Figur 7-2 Blå markering avser möjliga ytor för cykelparkering och andra mobilitetstjänster inom befintliga och tillkommande byggnader. Befintlig cykelparkering exkluderad. Källa: ÅWL Arkitekter, arbetsmaterial mars 2025.

7.3. Bilparkering

Genom att tillämpa de gröna parkeringstal som listats i avsnitt 5.2 fås en parkeringsefterfrågan på totalt 156 bilparkeringsplatser, enligt Tabell 7-1 nedan.

Tabell 7-1 Parkeringsefterfrågan för befintligt och tillkommande bestånd, steg för steg.

	Befintligt	Tillkommande	LSS	Summa
Lägenheter	204	155	6	365
Grönt p-tal	0,45	0,375	0,3	
Efterfrågan utifrån parkeringstal	92	58	2	152
Bilpoolsplatser	4			156

Efter ny- och ombyggnationen av fastigheterna inom detaljplanen kommer det finnas 76 bilparkeringsplatser inom planområdet, se en översikt i figur 7-3. Fördelningen planeras enligt följande fördelning:

- ▷ 57 markparkeringar
- ▷ 4 bilpoolsplatser
- ▷ 15 singelgarage

Detta innebär att strax över hälften av parkeringsefterfrågan för projektet (80 parkeringsplatser för boende) behöver lösas på Familjebostäders närliggande fastigheter i norra Farsta.



Figur 7-3 Parkeringsplatser inom detaljplaneområdet efter ny- och ombyggnation i rött. Källa: ÅWL Arkitekter, arbetsmaterial februari 2025 (bearbetad av Trivector).

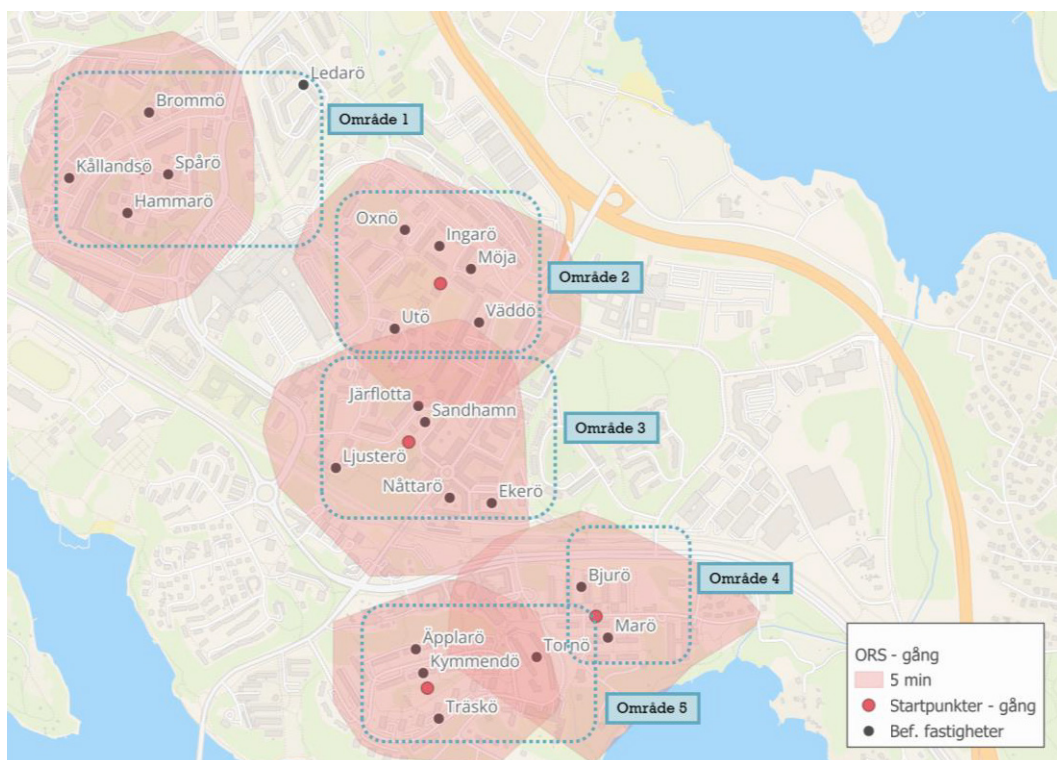
Tillgängliga parkeringsplatser inom detaljplanen samt närliggande fastigheter

Parkeringsplatser i befintligt bestånd kommer att tillgängliggöras genom att tidigare beskrivna policyåtgärder införs i den omfattning som krävs.

För att säkerställa att detta är möjligt rent kapacitetsmässigt har Familjebostäder dels utrett hur uthyrning av parkering ser ut idag i hela Farsta, och dels har en närmare granskning gjorts vilken potential policyåtgärderna kan ge inom acceptabelt gångavstånd (1 000 m) från planområdet. Totalt finns det möjlighet att skapa utrymme motsvarande 199 parkeringsplatser, se Tabell 7-2 och Figur 7-4, vilket tillsammans med parkeringsplatser inom planområdet utgör lösningen för tillgängligheten till bilparkering.

Tabell 7-2 Tabellen visar vilken effekt beskrivna policy-åtgärder ger på efterfrågan på Familjebostäders några av Familjebostäders befintliga fastigheter i närområdet. Sammanställningen avser fastigheterna Vaddö 1 och 2, Hammarö 6-9, 13 och 18, Kållandsö 4, Ledarö 1 samt Spårö 3,5 och 6.

Nuläge / åtgärd	Antal platser
Antal parkeringsplatser idag	559
Vakanser	-27
Policy, endast boende får hyra plats	-83
Policy, 1 plats/hushåll	-89
Antal parkeringsplatser som med policy-åtgärder kan tillgängliggöras för tillkommande bostäder	199



Figur 7-4 Familjebostäders fastighetsbestånd i Farsta och den zonindelning som har utarbetats inom ramen för den övergripande parkeringsöversynen, som omfattar hela deras bestånd i både Farsta och Farsta Strand. Källa: Stadsdelsövergripande parkeringsutredning (Trivector, 2024).

Avståndet från Oxnö till fastigheterna inom område 1 är cirka 650 meter fågelvägen. Enligt Google Maps är det faktiska gångavståndet cirka 1 000 m med en gångtid på 15–20 minuter, beroende på slutpunkt inom område 1. Detta är en teoretisk beräkning och Familjebostäder kommer att sträva efter att den som vill köpa parkeringstillstånd ska kunna göra detta så nära sin bostad som möjligt.

Besöksparkering

Som tidigare har beskrivits planerar Familjebostäder för en omställning från förhyrda parkeringsplatser till parkeringsplatser med tillståndsparkering. För besökare innebär detta att platser kommer att finnas tillgängliga utspridda inom hela området i form av markparkering på kvartersmark. Familjebostäders planerade införande av tillståndsparkering innebär att alla lediga platser är möjliga parkeringsplatser för besökare. Detta bör ge en ökad känsla av tillgänglighet för besökare och minskad söktrafik. Detta även innebär relativt korta avstånd från parkering till bostäderna, vilket skapar en smidig parkeringssupplevelse. Den förenklade regleringen (ur parkörens perspektiv) och den överblickbara parkeringssituationen gör det också enkelt för besökare att hitta en ledig plats, vilket minskar söktrafiken.

I området finns det idag avgiftsfri parkering inom allmän platsmark. Genomförd beläggingsstudie visar att lediga kapacitet finns inom dessa platser. Så länge de finns kvar finns det inget sätt för Familjebostäder att hindra besökare att nyttja också dessa platser, men dessa är inte en del av föreslagen parkeringslösning för projektet.

Parkering för verksamma

Parkering för verksamma vid LSS-boende, motsvarande cirka en till två parkeringsplatser, förväntas kunna samnyttjas med boendeparkering.

Bilaga A. Fördelning av cykelparkeringsplatser inom nyproduktionen

Enligt tilldelat cykelparkeringstal inom projektet (3,5 platser per 100 kvm ljus BTA) uppgår parkeringsefterfrågan för cykel till 476 platser för tillkommande lägenheter inom detaljplanen. Utformning enligt de justerade riktlinjerna i avsnitt 7.2 möjliggör 480 platser, inklusive tio för privata lastcyklar, som fördelar sig inom Hus 1 till 5. Tabell A- 1 nedan redovisar hur antalet platser fördelar sig mellan olika typer av parkering inom de nyproducerade byggnaderna.

Tabell A- 1 Fördelning av cykelplatser på typ av parkering samt huskropp inom nyproduktionen

Huskropp	Tvåvåningsställ	Golvstående	Hängande	Utomhus	Lastcyklar	Antal cyklar
Oxnö Hus 1*	0	59	48	10	10	127
Oxnö Hus 2	52	7	8	43		110
Oxnö Hus 3	24	14	0	13	0	51
Ingarö Hus 4	52	25	0	16	0	93
Möja Hus 5	36	10	8	45	0	99
Summa						480

*61 av platserna inom Hus 1 ligger på våning 1 och nås genom hiss.