

PARKERING HÖGDALEN C

Oktober 2019

BESTÄLLARENS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER

Exploateringskontoret: Sarah Löfling

SWECOS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER

Sweco
Gjörwellsgatan 22
Box 34044
100 26 Stockholm, Sverige
Telefon: 08-6956000
www.sweco.se

Sweco Society AB
Org.nr: 556949-1698
Styrelsens säte: Stockholm
En del av Sweco-koncernen

MEDVERKANDE OCH DERAS ROLLER

Uppdragsledare: Patrik Wirsenius
Utreddare: Simone Söderström & Olof Wredenfors
Inventerare: Maximilian Bengtsson & Kristen Koehler

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning.....	4
2	Nulägesbeskrivning.....	6
3	Analys av parkeringsbehovet.....	13

Bilaga Beläggningskartor
Bilaga Nummerskrivning
Bilaga Utbud
Bilaga Cykelparkering

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Flertalet planer pågår i Högdalen där planerna tillsammans har en röd tråd: fler människor ska vistas i Högdalen. På Rangstaplan planeras drygt 300 lägenheter varav cirka hälften studentlägenheter. Utöver det finns flera planer på olika platser avseende en utökning av antalet förskoleplatser i området.

På grund av de många planerna har Stockholms stad initierat arbetet med att förstå områdets olika behov och karaktär.

1.2 Målpunkter

I Högdalen finns idag många målpunkter i form av exempelvis handel, restauranger, skolor och förskolor. Området har karaktären av ett lokalt centrum delvis genom de många handelsmålpunkterna men också på grund av kollektivtrafiktillgången. Som figur 1 visar finns en stark koncentration av målpunkter i anslutning till tunnelbanestationen. Platser för utbildning, idrott och restauranger sträcker sig även utanför centrumets omedelbara närhet.

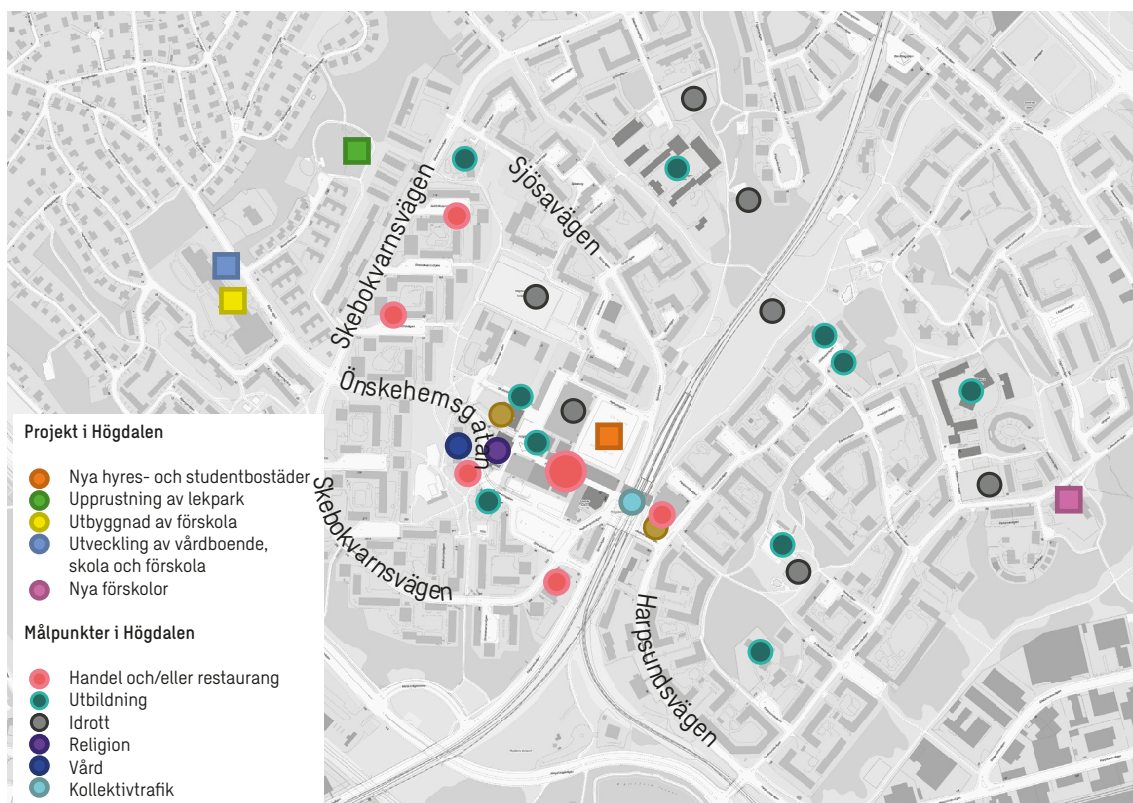
1.3 Syfte och avgränsningar

Syftet med uppdraget är att inventera antalet bilparkeringar på allmän platsmark i stadsdelen Högdalen, för att analysera belägningsgraden och vilka användarna är. I och med en planerad exploatering vid Rangstaplan ämnar utredningen ge en indikation på vilket det framtida behovet av parkeringsplatser inom avgränsat område kan vara.

Inventeringen är geografiskt avgränsad till parkering utmed och inom kvarter för Sjösavägen och Skebokvarnsvägen, se figur 3. För det området har belägningsinventering gjorts för vardagar samt fredag och även en nummerskrivning.

Inventeringen utökades i september 2019 att inkludera även Harpsundsvägen. Den inventeringen avser vardagsinventering för att studera beläggning och inkluderar inte nummerskrivning eller fredagsinventering.

Under inventeringen dokumenterades att upprustning och renovering av Högdalens simhall pågår. Det innebär att parkeringsefterfrågan på Rangstaplan kan vara annorlunda idag jämfört



Figur 1: Projekt i Högdalen.

med tidigare.

Totalt har drygt 1 100 parkeringsplatser inventerats. Sammanställning av respektive parkeringsområde återfinns i bilaga.

1.3.1 Metod

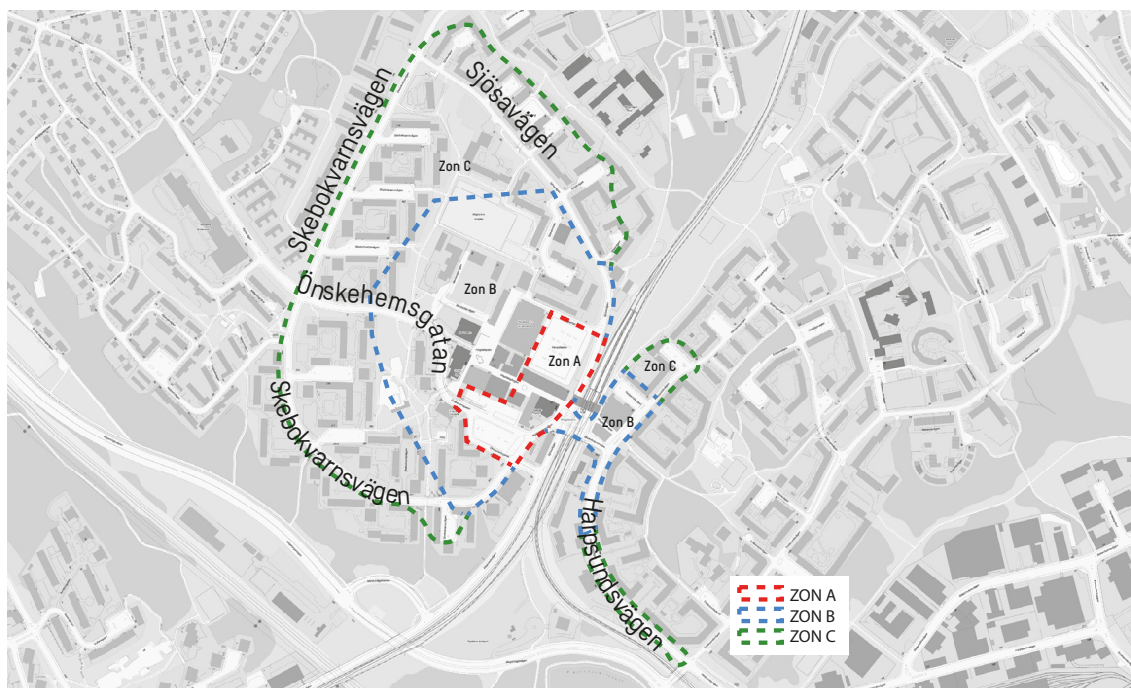
Parkeringsinventeringen avseende beläggningsstudien skedde under tre vardagar, varannan timme från kl. 8-18 samt fredagar eftermiddag kl. 14-18. Vidare gjordes en nummerskrivning under vardagarna vid klockslagen 10, 14 och 18. Inventeringen på tunnelbanans västra sida gjordes under maj 2019 och på tunnelbanans östra sida under september 2019.

Inventeringen har gjorts under "normala" vardagar och fredagar. Med "normala" menas att vädret ska vara uppehållsväder, det ska varken för varmt eller kallt och det ska heller inte regna. Det innebär också att inventering inte bör göras under högtider, ledigheter eller vid löning. Detta beror på att syftet med en parkeringsinventering är att förstå hur ett område fungerar i "normala" fall. Om inventering skulle ske under exempelvis senare delen av juni skulle man sannolikt få ett annat resultat än vad det brukar vara i normala fall med anledning av till exempel semestertider.

Under september 2019 pågick tillgänglighetsanpassning av gångpassager i inventeringsområdet vilket påverkade utbudet av parkeringsplatser. Utbudet har justerats för parkeringsplatser i anslutning till Harpsundsvägen för att spegla dagens beläggning.

Målet med inventeringen var att spegla hur parkeringsbeläggningen ser ut över dygnet, hur stor andel som använder parkeringsytorna för långtidsparkering och varifrån parkanterna kommer (dvs. var är de bosatta).

Inventeringen delas in i tre zoner avseende gångavstånd till Högdalsgångens mittpunkt och därmed hur attraktiv en parkeringsyta är ur besökssynpunkt. Zon A motsvarar ett gångavstånd inom 200 m till en parkeringsyta, zon B inom 300 m och zon C mer än 300 m gångavstånd. Se figur 2.



Figur 2: Parkeringsinventeringens avgränsning.

2. NULÄGESBESKRIVNING

Stadsdelen Högdalen ingår i Enskede-Årsta Vantörs stadsdelsområde och Högdalen är lokaliserad på båda sidorna om tunnelbanan. Området består till stor del av bostadsbebyggelse och har flertalet förskolor inom gångavstånd.

I översiktsplanen anges att Högdalen tidigare planerats vara ett av ytterstadens större centrum. Bandängens park som har sin början i Högdalen ska på sikt utvecklas till en stadspark och att sambandet mellan Bandhagen-Högdalen-Rågsved är viktigt att stärka.

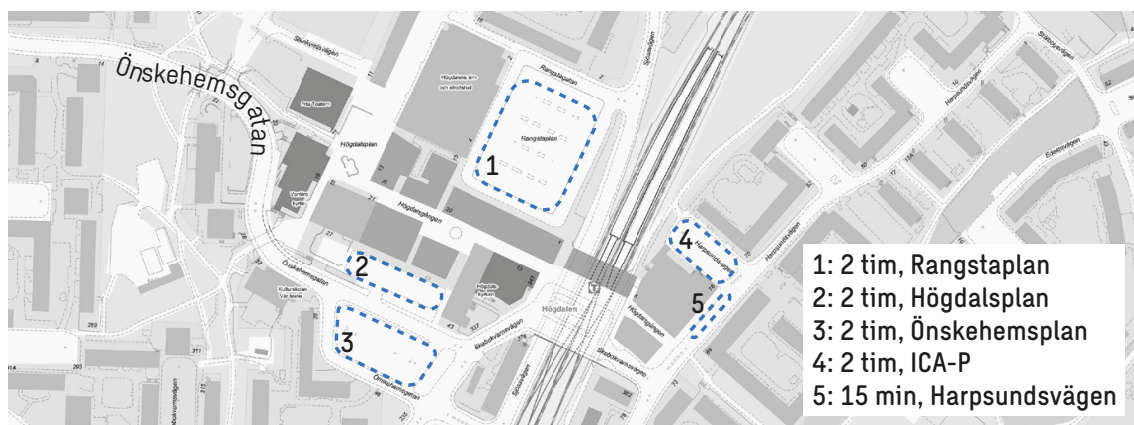
Det anges vidare att utvecklingsmöjligheter finns i att komplettera ny bebyggelse på parkeringsytor

och utmed befintliga gatorna Trollesundsvägen/Skebokvarnsvägen, Grycksbovägen och Sjösavägen.

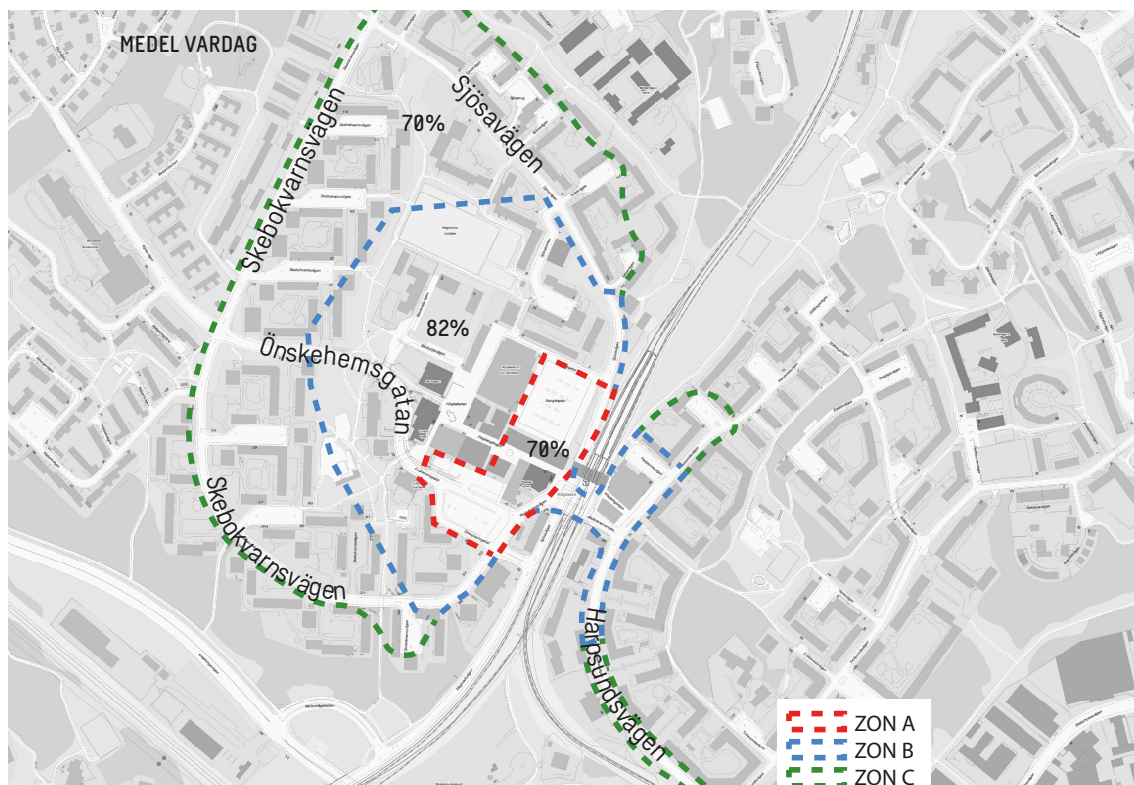
Utöver detta anges i översiktsplanen att planer finns för en utveckling av Högdalens verksamhetsområde som resulterar i fler arbetsplatser.

2.1 Dagens parkeringstaxa

Idag är parkeringen i Högdalen till stor del oreglerad. En majoritet av platserna är reglerade som sjudygnsparkering. Däremot finns platser där en tidsbegränsning råder, se figur 3. De ytorna som är reglerade som tvåtimarsparkering är



Figur 3: Tidsreglerad parkering i Högdalen.



Figur 4: Den procentuella genomsnittsbeläggningen för de olika zonerna under vardagar.

Rangstaplan, Högdalsplan, Önskehemplan och parkering intill ICA. Utmed Harpsundsvägen finns några platser som medger 15-minutersparkering.

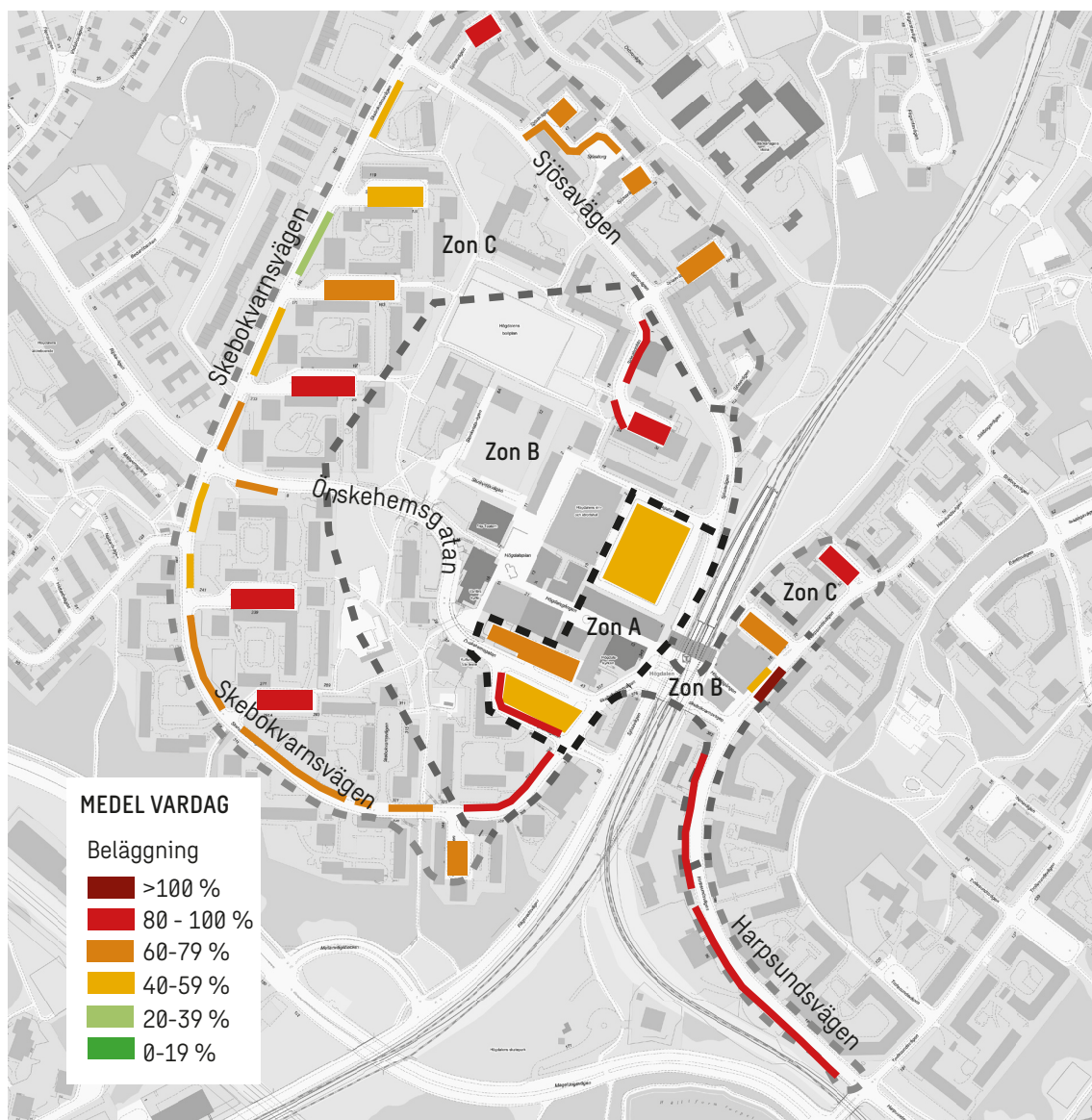
På Rangstaplan gäller avgift efter tidsbegränsningen. Det råder oklarheter i avgiften då informationen på Stockholm Parkerings hemsida inte stämmer överens med stadens avgiftsområden. Det går exempelvis inte att betala med Stockholms Betala P-app. Avgiften per timme är därför okänd.

2.2.2 Inventeringsresultat – parkering på allmän plats

Resultatet av inventeringen visar att det ofta finns platser lediga i området, även om vissa gator kan

vara någorlunda fullbelagda. Inventeringen visar på att beläggningen var högre på kvällen än under dagen. Genomsnittsbeläggningen under vardagar varierar mellan zonerna och är 70-82 procent, se figur 4.

Inom flera av bostadskvarteren och på gatuparkering nära tunnelbanestationen (7-dygnsparkering) var beläggningen generellt hög. Se figur 5. Upplevelsen vid inventeringen var att det mestadels var samma bilar som stod parkerade under hela dagen och att gatuplatserna används som pendelparkering. Efter samtal med boende i området upplevs att pendlare även byter bil i Högdalen, det vill säga att arbetande byter från privat- till arbetsbil då det är gratis att parkera. Vid inventeringen dokumenterades även flertalet



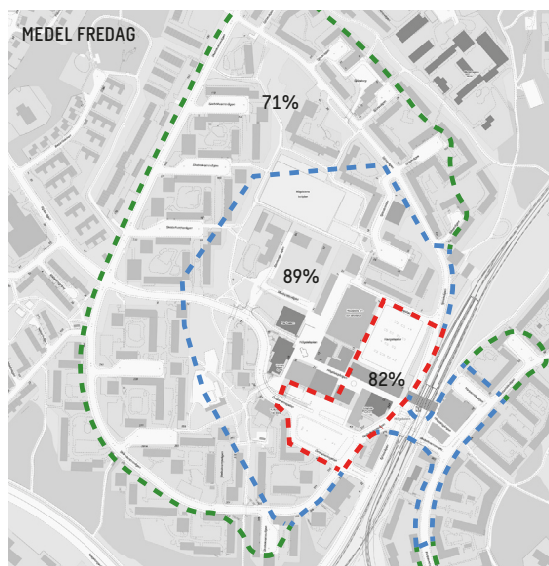
Figur 5: Genomsnittsbeläggningen inom de olika parkeringsområdena under vardagar.

utlandsregistrerade fordon.

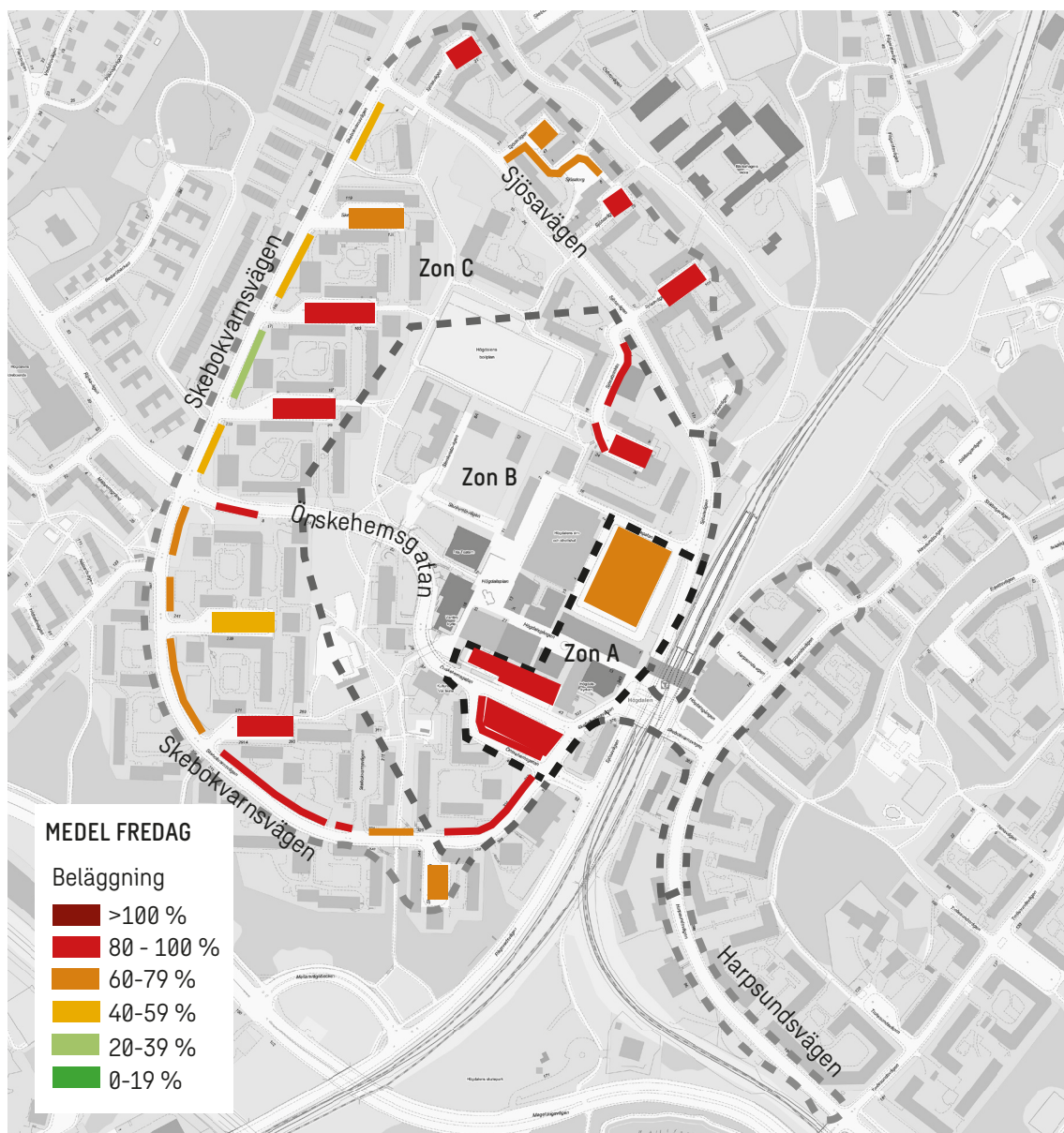
Beläggningen på gatuparkeringen utmed Skebokvarnsvägen var förhållandevis låg detsamma gäller parkeringsytorna inom zon A. Under vardagarna utgör sannolikt inte centrum som handelsnod den huvudsakliga attraktionspunkten. Under eftermiddagar förekommer en något förhöjd beläggning inom Zon A men fortfarande förhållandevis låg. Däremot ter det sig fullt på parkeringsytorna inom bostadskvarteren.

Fördjupning av Zon A presenteras i kapitel 2.2.5.

Under fredagar är parkeringssituationen annorlunda och det är en högre beläggning på flera



Figur 6: Den procentuella genomsnittsbeläggningen för de olika zonerna under fredagar.



Figur 7: Genomsnittsbeläggningen inom de olika parkeringsområdena under fredagar.

platser, se figur 6-7. Genomsnittsbiläggnings under fredagar varierar mellan zonerna och är 71-89 procent. Notera att enbart den västra sidan av Högdalen omfattas av fredagsinventeringen.

Beläggningen var i genomsnitt högre under fredagar inom zon A där merparten av målpunkterna finns. Inventeringen koncentrerades under fredagarna till eftermiddagstider vilket tycks bevisa att Högdalen centrum är attraktiv för handel. En typisk parkant i området skulle kunna vara en person som passar på att handla på väg hem från jobbet och kanske i samband med att man hämtat barn på skola eller förskola. Beläggningen var förhållandevis hög redan vid första inventeringstillfället, kl. 14:00.

Inventeringen visade även på potentiella maxtillfällen. Dessa biläggs utredningen och diskuteras för zon A men kommenteras inte för resterande parkeringsområden.

2.2.3 Kort- respektive långtidsparkering

Inom inventeringsområdet medges långtidsparkering förutom inom zon A. Det innebär att det är att förvänta att långtidsparkering förekommer

inom de resterande zonerna. För att beräkna andelen långtidsparkering i området används den nummerskrivning som gjorts för att se om samma bil står kvar på samma parkeringsområde. För zon B och C anges därför att fordonet står kvar vid första och sista nummerskrivningen per dag, det vill säga kl. 10 och kl. 18.

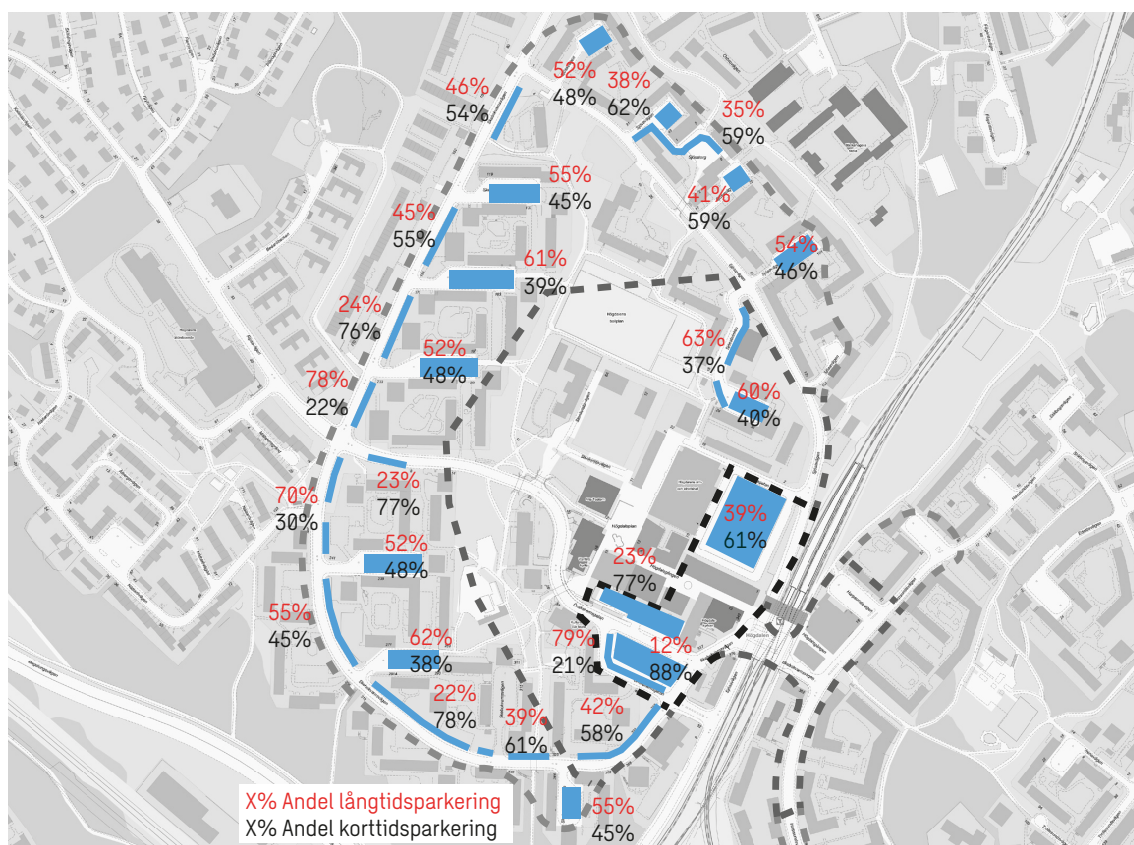
För zon A kontrolleras istället om fordonet står kvar inom en fyra timmarsperiod, mellan kl.10-14 eller kl. 14-18. Det är därför särskilt intressant att studera zon A där regleringen är 2 timmarsparkering för att se om långtidsparkering förekommer. Långtidsparkeringen för zon A anges i kapitlet men studeras särskilt i kapitel 2.2.5.

Då nummerskrivningen gjordes tre dygn kan en god uppskattning om långtidsparkering göras.

Notera att nummerskrivning enbart gjorts på parkeringsområden väster om tunnelbanan.

Se figur 8 för information om respektive parkeringsområde.

I genomsnitt var andelen långtidsparkering inom



zon A 38 procent och 62 procent korttidsparkering. Inom zon B var andelen långtidsparkering 55 procent. I zon C är andelen 48 procent. En högre andel inom zon B-C var väntad då parkeringsytorna enligt hypotesen till stor del används av boende.

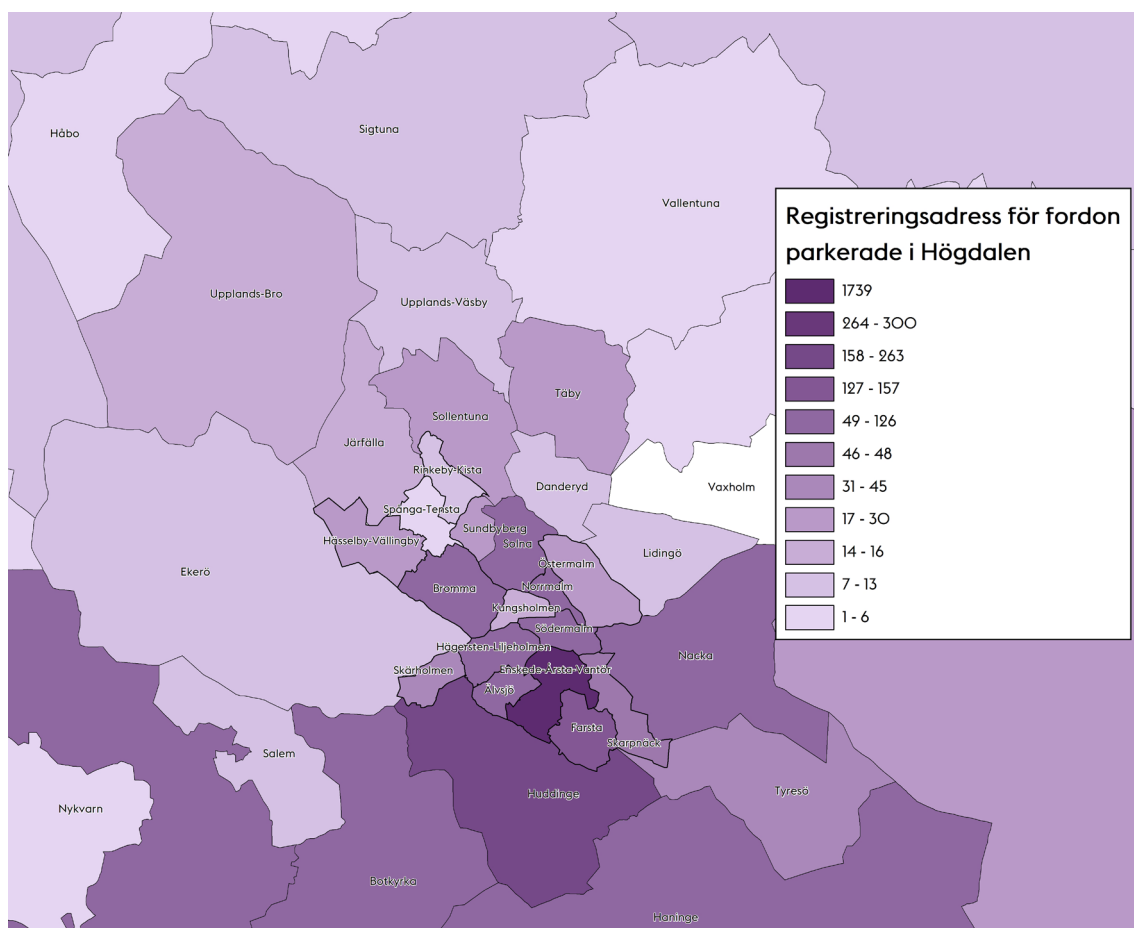
2.2.4 Nummerskrivning

Under vardagsinventeringen gjordes nummerskrivningar på alla platser väster om tunnelbanans vid klockslagen 10, 14 och 18. Nummerskrivningen syftar i huvudsak till att svara på varifrån parkanterna kommer samt hur länge man står parkerad i samma parkeringsområde. Uttaget från Transportstyrelsen består av hemadress till fordonets ägare*.

Totalt registrerades cirka 6 400 bilar varav drygt 58% var registrerade hos Transportstyrelsen.

Förutom den mänskliga faktorn (t.ex fel vid inskrivning) vid inventeringen förekom även en stor del utlandsregistrerade fordon vilket kan vara anledningen till att fordon inte finns registrerade hos Transportstyrelsen. Uttaget visar att 3748 parkanter parkerat i Högdalen, varav 1215 är registrerade i andra kommuner än Stockholms stad. En del av de registrerade bilarna tillhör juridiska personer så som Sun fleet eller något annat företag. De stod för drygt 6 procent av de registrerade bilarna.

Som resultatet visar kommer parkanterna från hela Sverige medan merparten är från Stockholmsregionen (2533 parkerade bilar), figur 9. I Stockholmsregionen är stadsdelen Enskede-Årsta Vantör störst med 69 procent. Parkanterna kommer även till stor del från intilliggande kommuner utan tunnelbana så som Huddinge, Botkyrka, Haninge



Figur 10: Andel lång- respektive korttidsparkering inom zon A-C.

* Mellan Stockholms stad och Sweco finns ett personuppgiftsbiträdesavtal, vilket innebär att utvalda personer inom Sweco ges rätt att behandla personuppgifter så länge som uppdraget pågår. Vid en nummerskrivning noteras fordonets registreringsnummer och uttag från Transportstyrelsen beställs, uttaget avser hemadresser till fordonets ägare. När uppdraget är slutfört raderas alla dokument eller liknande som kan innehålla personuppgifter.

och Södertälje. Se även figur 10. Även Farsta utgör en stor del av parkanterna. De tre största områdena är Huddinge, Farsta och Botkyrka med cirka 15, 9 respektive 4 procent.

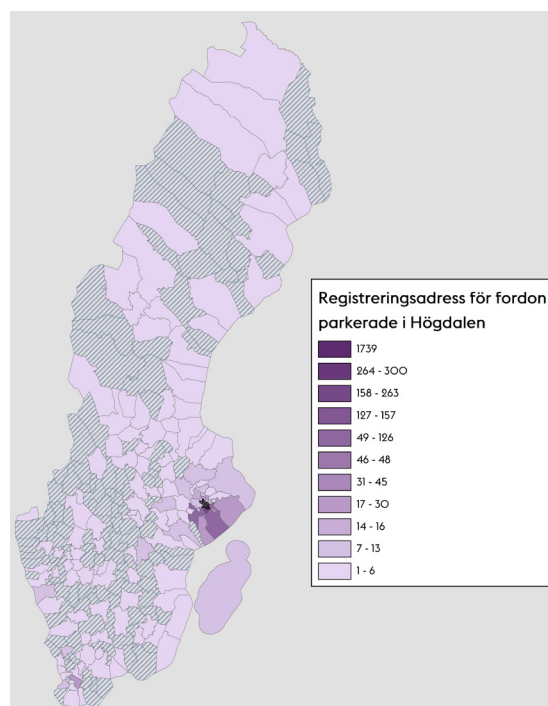
2.2.5 Parkering inom zon A

Inom zon A finns merparten av de målpunkter som finns inom Högdalen vilket innebär att människor kommer behöva parkera i närområdet. Då Rangstaplan planeras exploateras är det viktigt att veta mer om hur parkeringsytorna används och hur stor andel av parkanterna som är där för ett kortare ärenden. Inom hela zon A förekommer två timmarsparkering med undantag för gatuparkeringen direkt söder om Önskehemplan.

I tabell 1 anges hur beläggningen ser ut på de olika parkeringsområdena inom zon A. Rangstaplan har som mest en efterfrågan på 174 parkeringsplatser under fredagar. En vanlig vardag är det som mest en efterfrågan på 169 platser. Genomsnittet en vanlig vardag var snarare 137 platser motsvarande en beläggning på 58 procent. Det innebär att det en vanlig vardag i snitt står 100 platser lediga. En parkeringsrad (23 platser) inom Rangstaplan har en reglering som 24 timmarsparkering. Den var full vid alla inventeringstillfällen och användes troligtvis av boende. Högdalsplan som var den mest populära av de tidsreglerade parkeringsytorna har ett utbud på 46 platser och en vardagsefterfrågan var i snitt på 35 platser. Önskehemplan har ett

utbud på 80 platser och hade vid vissa tider en hög beläggning. Under vardagar var efterfrågan i snitt 47 parkeringsplatser. Parkeringen utmed Önskehemsgatan (direkt söder om Önskehemplan) var nästan full vid inventeringen. Utbudet är 15 platser och vardagsefterfrågan var i snitt 13 platser.

Om man istället studerar det faktiska behovet av besöksplatser används nummerskrivningen för att se hur lång tid ett fordon parkerats. Fordon som är parkerade på de tre tidsreglerade



Figur 9: Andel lång- respektive korttidsparkering inom zon A-C.

Tabell 1: Beläggning inom zon A.

Beläggning	Utbud	VARDAG		FREDAG	
		Medel	Max	Medel	Max
Rangstaplan	237 st	58 % (137 st)	71 % (169 st)	64 % (153 st)	72 % (174 st)
Högdalsplan	46 st	75 % (35 st)	96 % (44 st)	91 % (42 st)	98 % (45 st)
Önskehemplan	80 st	59 % (47 st)	88 % (70 st)	84 % (67 st)	95 % (76 st)
Önskehemsgatan	15 st	89 % (13 st)	93 % (14 st)	89 % (13 st)	93 % (14 st)

Tabell 2: Andel lång- respektive korttidsparkering inom zon A.

Lång- resp korttidsparkering	Långtid	Korttid	Efterfrågan (i snitt kl.10-14 & 14-18)
Rangstaplan	39 % (58 st)	61 % (89 st)	147 st
Högdalsplan	23 % (9 st)	77 % (28 st)	37 st
Önskehemplan	12 % (6 st)	88 % (28 st)	34 st
Önskehemsgatan	79 % (11 st)	21 % (3 st)	14 st

parkeringsytorna längre tid än fyra timmar betraktas här som en långtidsparkering, se tabell 2. Som resultatet visar förekommer en relativt stor mängd långtidsparkering på Rangstaplan även om merparten är korttidsparkering. På Högdalsplan och Önskehemsplan förekommer förhållandevis lite långtidsparkering.

Nummerskrivning och medelbeläggningen visar nödvändigtvis inte exakt samma efterfrågan. Antalet parkanter vid nummerskrivning visar det faktiska och genomsnittliga behovet mellan vissa tider och är i detta hänseende mer relevant än beläggningen.

2.3 Bilinnehav i stadsdelen Högdalen

Bilinnehavet definieras i riktlinjen för Stockholms gröna parkeringstal som antal personbilar ägda av privatpersoner och antal personer som betalar förmånsskatt för möjligheten att nyttja en tjänstebil för privat bruk. Bilinnehavet är en kartläggning från 2012-12-31.

Bilinnehavet ger sammantaget en potentiell bild av parkeringsefterfrågan. För stadsdelsområdet Enskede-Årsta-Vantör ligger bilinnehavet på 0,61 bilar per bostad. Grundtalet för parkeringsnormen har sin grund i nuvarande bilinnehav.

3. ANALYS AV PARKERINGSBEHOVET

Följande kapitel ämnar beskriva vilket behov som kommer finnas på Rangstaplan efter den planerade exploateringen. Parkeringsbehov vid en exploatering av exempelvis Högdalsplan och Önskehetsplan beskrivs kortfattat. Cykelparkering beskrivs i bilaga.

3.1 Behov av parkering i området

Inom inventeringsområdet finns det cirka 1 100 allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Under vardagar låg beläggningen som helhet på 69 procent, med cirka 300 lediga platser lediga. Zon A är i huvudsak det intressanta området då det är där exploateringen planeras. Där var beläggningen i genomsnitt 70 procent motsvarande en efterfrågan om 232 platser och ett utbud på 378 platser. Merparten av överskottet utgör platser på Rangstaplan.

Vid dimensionering av parkering bör man utgå från den "normala efterfrågan" och nödvändigtvis inte efterfrågan under maxtimmen. Detta då det kommer finnas ett överskott av platser alla andra tider än maxtimmen. Denna tes har sin grund i utformning av vägnätet då man vanligen inte utformar vägnätet efter exempelvis en fredagseftermiddag. Samtidigt vill ofta näringsidkare att det ska finnas tillräckligt med parkeringsplatser vid de tillfällen som de har flest kunder, dvs under eftermiddagar och särskilt fredagar. Det är samtidigt en fråga om hur mycket överkapacitet man ska erbjuda då lediga parkeringsplatser i större utsträckning kan uppmuntra och bjuda in till långtidsparkering.

Förslaget är därför att parkeringen i zon A ska vara för korttidsparkering i enlighet med parkeringsbeläggning och nummerskrivning.

Platserna inom zon A är viktiga för verksamheterna i området och bör vara korttidsparkering. En god beläggningsnivå i denna typ av område är en beläggning kring 90 procent. Det framtida utbudet bör därför räknas upp att inkludera en parkeringsreserv. Det innebär att det alltid finns lite lediga platser och att platsen är överblickbar och inte innebär söktrafik. Till detta adderas alltså en parkeringsreserv om 10 procent.

Behovet vid och om en exploatering är aktuell på respektive parkeringsområde rekommenderas dimensioneringen motsvara 98 st, 31 st och 50 st på Rangstaplan, Högdalsplan respektive Önskehetsplan.

För att detta ska fungera i enlighet med avsikten om att parkeringsområdet är avsedd för korttidsparkering krävs att parkeringen kontrolleras av parkeringsvakter. Vidare rekommenderas att all parkering inom zon A fortsatt har samma reglering som idag men att detta även inkluderar parkeringsytan utmed Önskehetsgatan.

3.2 Exploatering på Rangstaplan

Beroende på hur mycket allmän parkering som tas i anspråk vid en potentiell exploatering bör en viss mängd återställas. Parkeringsbehovet som rekommenderas att återställas enligt analysen som gjorts är 98 parkeringsplatser. Detta är framräknat enligt beläggning, nummerskrivning och med parkeringsreserv.

3.3 Slutsats

För parkeringsytan Rangstaplan rekommenderas, enligt analysen, att 98 parkeringsplatser återställs.

Tabell 3: P-behov i zon A efter beläggning, nummerskrivning och justering enligt parkeringsreserv.

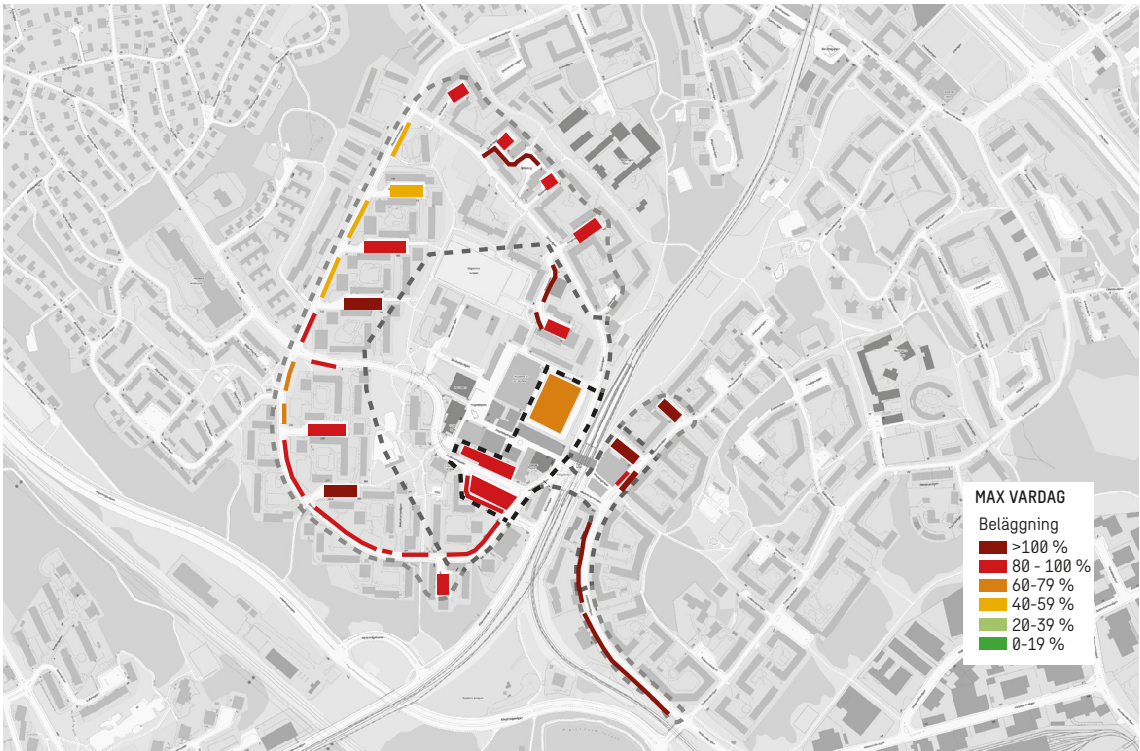
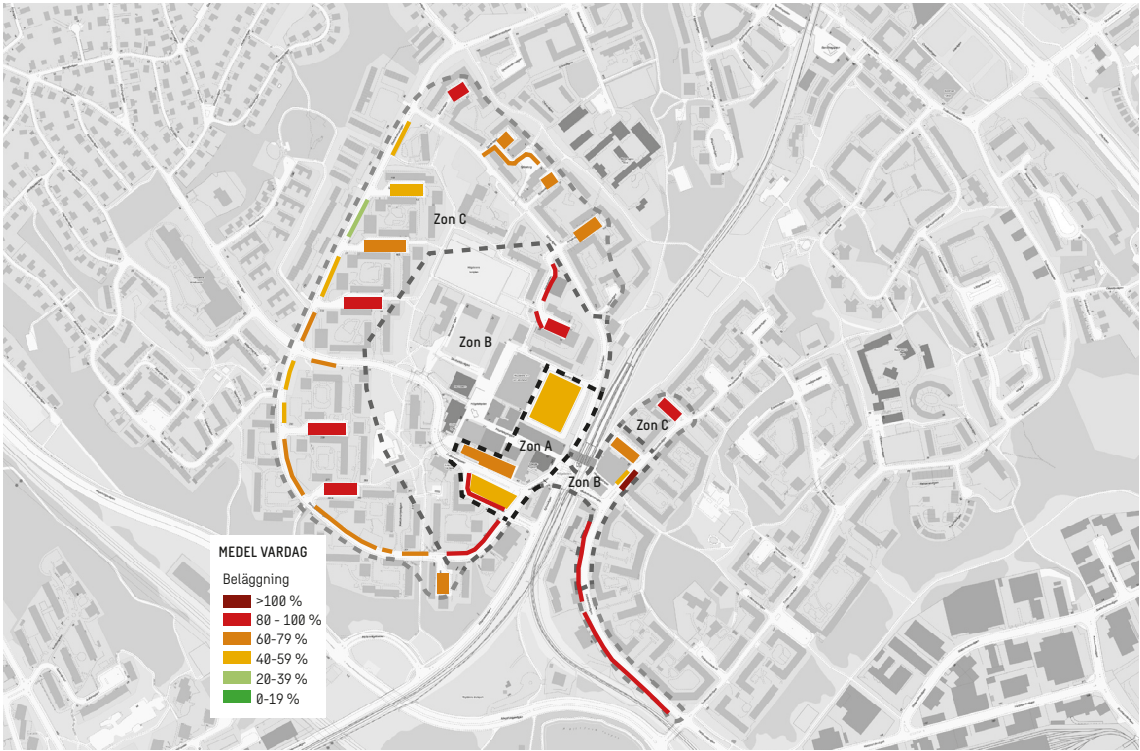
	Utbud	Behov enl beläggning	Behov enl korttidsbehov	Antal efter parkeringsreserv
Rangstaplan	237 st	137 st	89 st	98 st
Högdalsplan	46 st	35 st	28 st	31 st
Önskehetsplan	80 st	47 st	45 st	50 st
Önskehetsvägen	15 st	13 st	3 st	* 15 st
Totalt	378 st	232 st	165 st	194 st
* Utbudet bör bibehållas i så stor utsträckning som möjligt då det är en gatuparkering som också kan fundera som en reserv.				

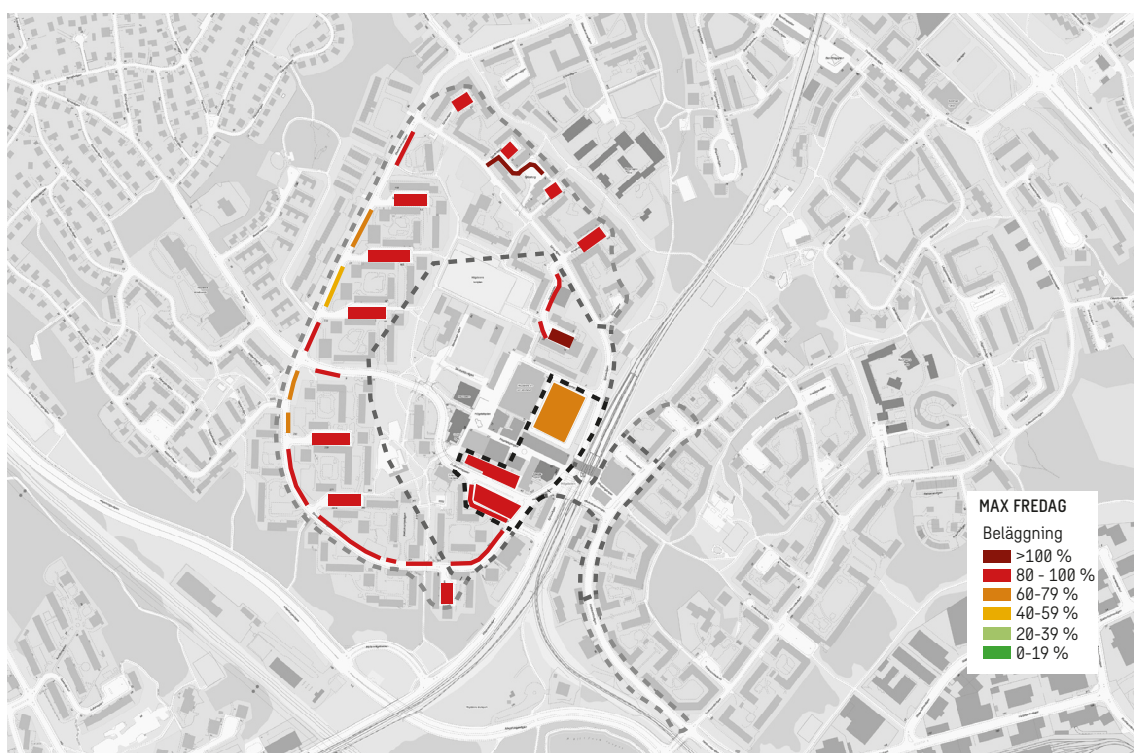
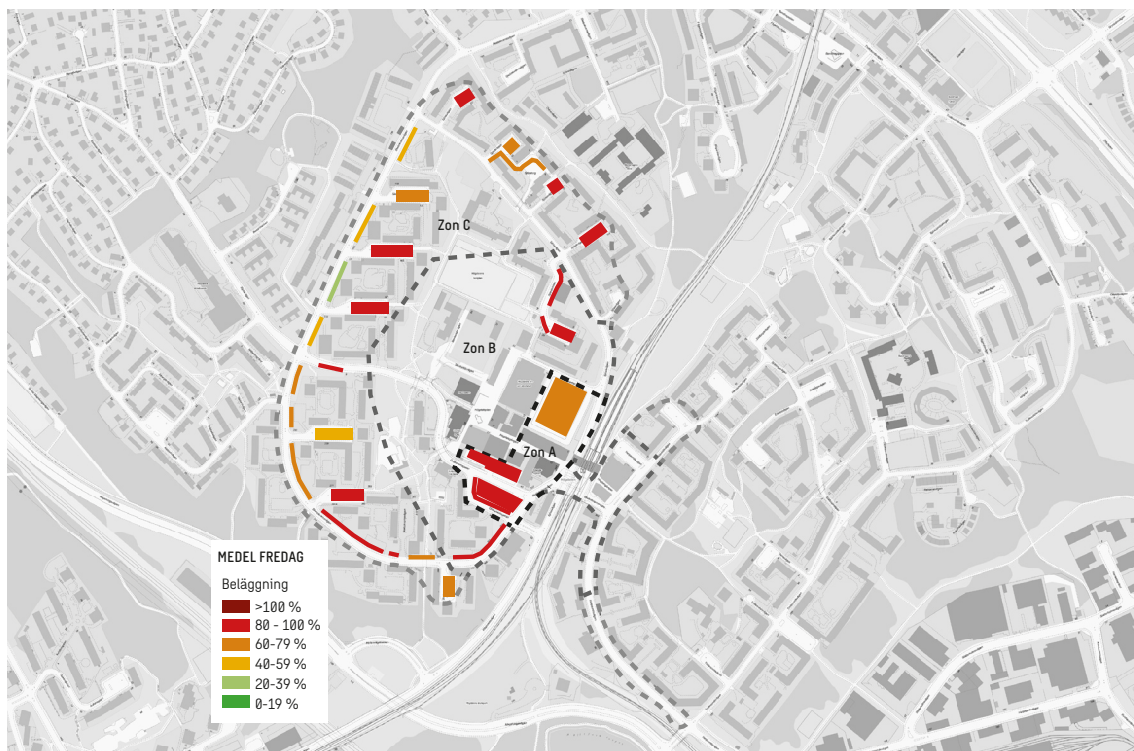
Dessa syftar till att fylla det korttidsbehov som parkering på Rangstaplan anses ämnad för. Det innebär i sin tur att de som nyttjat området för långtidsparkering behöver söka en plats någon annanstans.

Om korttidsbehovet kvarstår på Rangstaplan om man väljer att avgiftsreglera besökplatserna är svårbedömd. Med tanke på att parkering i Högdalen idag i princip är oreglerad (och avgiftsfri) är sannolikt betalningsviljan förhållandevis låg vilket kommer öka efterfrågan på "gratisplatser". Sannolikt att behovet på Rangstaplan lägre men att behovet snarare flyttas än försvinner. Om avgift införs rekommenderas att detta görs för samtliga ytor inom zon A och att parkeringen utmed Önskehemsgatan regleras i enlighet med de andra parkeringsområdena inom zon A. Ett högre tryck på andra platser är att vänta.

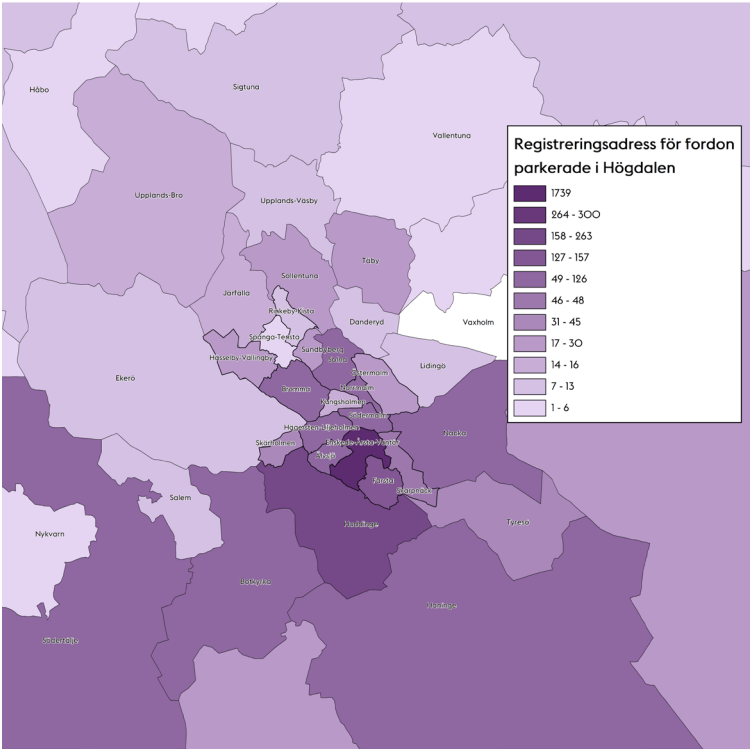
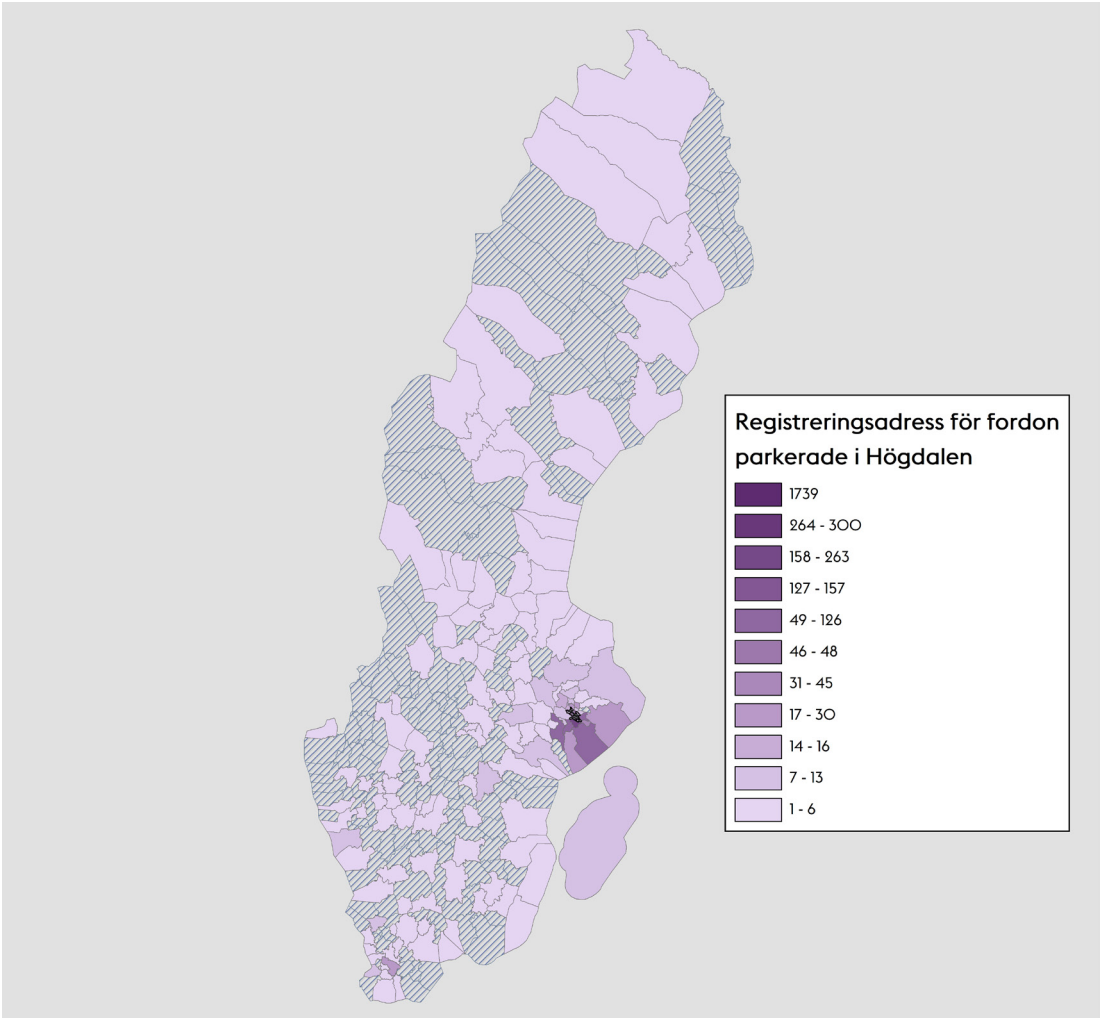


BILAGA BELÄGGNINGSKARTOR



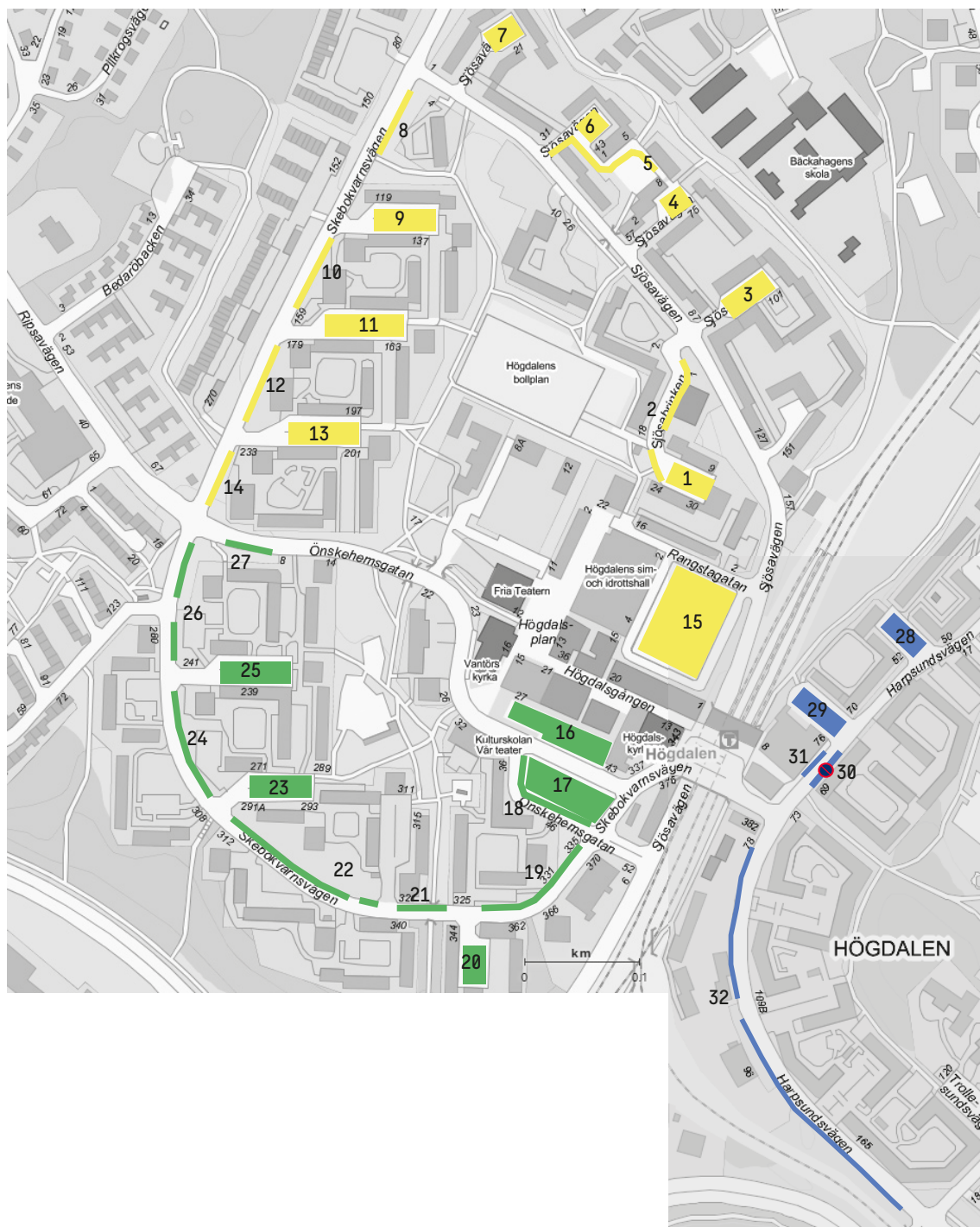


BILAGA NUMMERSKRIVNING



BILAGA UTBUD

Grundinformation				
P-yta	Namn	Reglering	Utbud	RH
	1 Sjösabrinken	7 dygn	36	1
	2 Sjösabrinken (gata)	7 dygn	20	
	3 Sjösavägen 89-115	7 dygn	36	1
	4 Sjösavägen 57-79	7 dygn	20	
	5 Sjösatorg	7 dygn	16	
	6 Sjösavägen 33-43	7 dygn	14	
	7 Sjösavägen 7-21	7 dygn, gatup efter 16	16	
	8 Skebokvarnvägen (gata, övre1)	7 dygn	11	
	9 Skebokvarnvägen 119-139	7 dygn	64	
	10 Skebokvarnvägen (gata, övre2)	7 dygn	13	
	11 Skebokvarnvägen 159-179	7 dygn	68	
	12 Skebokvarnvägen (gata, övre3)	7 dygn	13	
	13 Skebokvarnvägen 195-217	7 dygn	58	
	14 Skebokvarnvägen (gata, övre4)	7 dygn	4	
	15 Rangstaplan	2 timmar, en rad 7 dygn	237	2
	16 Högdalsplan	2 timmar	46	3
	17 Önskehemspan	2 timmar	80	
	18 Önskehemsgatan 36-44	7 dygn	15	
	19 Skebokvarnsvägen (gata nedre1)	7 dygn	20	
	20 Skebokvarnsvägen 344-362	7 dygn	36	
	21 Skebokvarnsvägen (gata nedre2)	7 dygn	8	
	22 Skebokvarnsvägen (gata nedre3)	7 dygn	24	
	23 Skebokvarnsvägen 261-291A	7 dygn	42	
	24 Skebokvarnsvägen (gata nedre3)	7 dygn	15	
	25 Skebokvarnsvägen 243-267	7 dygn	60	
	26 Skebokvarnsvägen (gata nedre3)	7 dygn	15	
	27 Önskehemsgatan	7 dygn	8	
			995	7
	28 Harpsundsvägen 50-58	7 dygn	24	
	29 ICA	2 timmar	32	
	30 Harpsundsvägen 65-69	förbud	0	
	31 Harpsundsvägen 76	15 minuter	5	2
	32 Harpsundsvägen 78A-96	24 h	40	1
			101	3



PARKERING HÖGDALEN

BILAGA CYKELPARKERING

Under inventeringen noterades även cykelparkering. Cykelparkeringen som inventerades utgör platser som kan betraktas som "allmänt tillgängliga" och innebär nödvändigtvis inte att de är placerade på allmän plats.

Kring Rangstaplan är utbudet av cykelparkering relativt stort. Vid inventeringen är det däremot relativt få som valt att parkera där. Den parkeringsyta som var mest populär var cykelparkeringen närmast tunnelbaneingången. Utbudet var 20 platser och efterfrågan nära 40 platser. Även att det finns mycket platser i anslutning till Högdalsgången väljer ändå fem personer att parkera utmed gången.

Även kring Sjöatorget finns tillgängliga cykelparkeringsplatser men trots detta väljer drygt

fem personer parkera sin cykel mitt på torget.

Utmed Harpsundsvägen är utbudet av cykelplatser förhållandevis bra. Däremot används de i liten utsträckning. Sannolikt beror detta på att de inte placerats i direkt anslutning till potentiella målpunkter.

