

---

PM

---

# Parkering och mobilitet

## Kvarter V5 och V6, Detaljplan Vitsand Norra



2020-12-08

## Sammanfattning

Ett planförslag har tagits fram för detaljplan Vitsand Norra i Farsta, Stockholms stad. Planförslaget innefattar 467 bostäder och en förskola. Syftet med denna PM är att redovisa kompletterande trafikfrågor från tidigare planförslag för Telestaden (samråd 2019). Utredningen presenterar parkeringstal för cykel och bil samt angöringslösning och presentation av gatusektioner.

Utifrån en samlad bedömning föreslås ett lägesbaserat parkeringstal på 0,48 bilplatser/bostad för bostadskvarteren V5 och V6 i detaljplan Vitsand Norra. Det projektspecifika parkeringstalet för kvarter V5 har räknats fram till 0,48 bilplatser per lägenhet, för kvarter V6 är det projektspecifika p-talet 0,53 bilplatser per lägenhet. Båda kvarteren föreslås anläggas med mobilitetspaket på grundnivå vilket innebär att det gröna parkeringstalet för kvarter V5 blir 0,43 bilplatser per lägenhet och 0,48 bilplatser per lägenhet för kvarter V6.

Kvarter 5 som planeras med 430 bostäder har behovet av 186 bilparkeringsplatser och 1203 cykelparkeringsplatser.

Kvarter 6 som planeras med 37 bostäder har behovet av 18 bilparkeringsplatser och 88 cykelparkeringsplatser.

## Innehåll

Sammanfattning	2
1 Behov, bilparkeringstal och mobilitet	4
1.1 Bilparkering bostäder (kvarter V5 och V6)	4
1.1.1 Lägesbaserat parkeringstal	4
1.1.2 Projektspecifikt parkeringstal	7
1.1.3 Gröna parkeringstal	8
2 Behov cykelparkering (kvarter V5 och V6)	9
2.1 Cykelparkeringstal V5	9
2.2 Cykelparkeringstal V6	10
3 Förslag, parkering och mobilitet (kvarter V5 och V6)	10
3.1 Bilparkering	10
3.2 Förslag till mobilitetspaket på grundnivå	11
3.3 Cykelparkering	13
3.3.1 Cykelparkering i kvarter V5	13
3.3.2 Cykelparkering i kvarter V6	13
4 Referenser	15

# 1 Behov, bilparkeringstal och mobilitet

## 1.1 Bilparkering bostäder (kvarter V5 och V6)

Bilparkeringstalet utgår från Stockholms stads *"Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering"* (2015). Gröna parkeringstal är en modell i fyra steg:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden. Grundintervallet är 0,3 – 0,6 bilplatser per lägenhet.
2. Placeringen i intervallet kallas lägesbaserat p-tal och avgörs av närhet till service och kollektivtrafik, där tunnelbana är särskilt prioriterat.
3. Det projektspecifika parkeringstalet baseras på lägenhetsstorlekar, där parkeringstalet justeras ned vid en övervägande del små lägenheter och upp vid en övervägande del stora bostäder. Om det planeras för en samlad parkeringslösning utan dedikerade platser som möjliggör samnyttjande, kan parkering för besökare inkluderas i parkeringstalet. I annat fall behöver ett tillägg göras med 10 % för att tillgodose behovet av parkering för besökare.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggaktörerna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

### 1.1.1 Lägesbaserat parkeringstal

Det lägesbaserade p-talet är alltså projektområdets unika placering inom grundintervallet 0.3 – 0.6 bilplatser per lägenhet. Det är ett delsteg i processen till att fastställa det projektspecifika p-talet. Fyra lägesfaktorer på en skala A – E ligger till grund för bedömningen. Följande faktorer avgör i vilken del av spannet det lägesbaserade parkeringstalet ska ligga:

- Avstånd till kollektivtrafikens stamnät, tunnelbanan värderas extra tungt. Klassning från A (omedelbar närhet till tunnelbanestation) till E (nödvändigt att cykla lång sträcka och/eller byta från buss till spårbunden kollektivtrafik eller stombuss).
- Avstånd till city. Klassning från A till E utifrån bedömningskarta från Tillämpningsanvisningar för projektspecifika och gröna parkeringstal (Stockholms stad, 2015), se Figur 2.
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter. Klassning från A (områden som ligger inom tullarna) till E (övriga områden som ligger utom cykelavstånd från lokala centrum med ett varierat serviceutbud).
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området. Klassning endast A, C eller E. A = områden betydande överskott av parkeringsplatser på tomtmark, som kan tillgängliggöras för ny bebyggelse. C = Områden som har normal tillgång på parkeringsplatser på tomtmark, vilket indikerar att efterfrågan inte överstiger utbudet. E = Områden som har brist på parkeringar på tomtmark



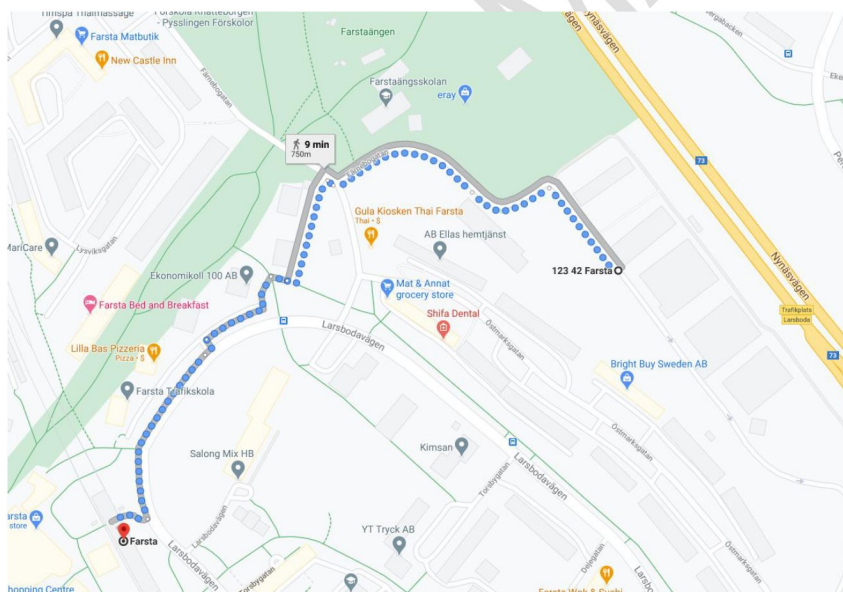
En exempelbedömning och klassning kan se ut på följande sätt där nedanstående tabell genererar ett lägesbaserat p-tal på 0,5 platser per bostad utifrån Tillämpningsanvisningar av Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm (Stockholms stad, 2015).

Tabell 1 Exempelberäkning som genererar lägesbaserat p-tal 0,5 platser/bostad.

Exempelberäkning (Stockholms stad, 2015)					
	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik				X	
Närhet till city				X	
Lokal service & urbana aktiviteter			X		
	A	C	E		
Lediga garageplatser på tomtmark		X			

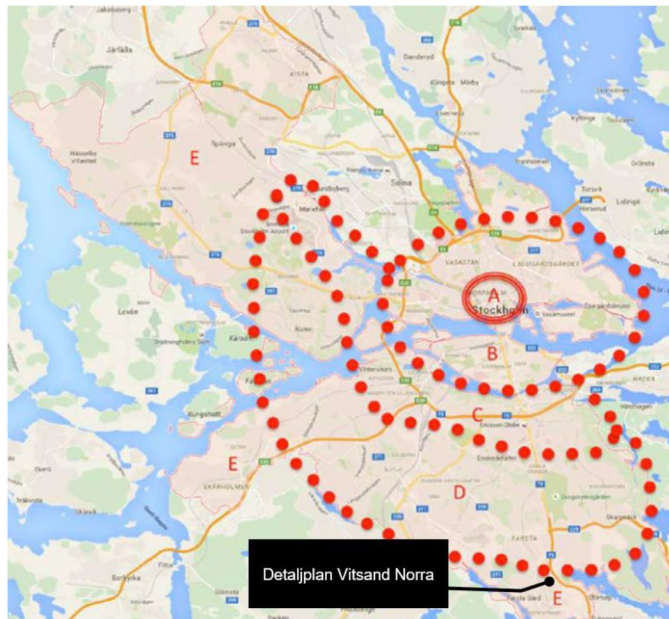
Nedan presenteras resonemang och klassning av bedömningsfaktorerna som utgör lägesbaserade parkeringstalet. Slutlig sammanställning redovisas i Tabell 2 nedan.

**Kollektivtrafik:** Detaljplan Vitsand Norra har ett gångavstånd till Farsta tunnelbana på cirka 10 minuter och bedöms därför uppnå klass B för kollektivtrafik.



Figur 1 Detaljplan Vitsand Norra har ca 10 minuters gångavstånd till Farsta Centrum och även tunnelbanestationen Farsta Centrum (bildkälla: googlemaps.se).

**Närhet till city:** Stadsdelsområdet Farsta ligger i yttre delarna av Stockholms kommun och har därför klass E på lägesfaktorn "närhet till city". En notering är att Detaljplan Vitsand Norra ligger nära gräns för klass D, dock ges klass E trots detta.



Figur 2 Exempelkarta på klassning av geografiskt avstånd till city (Stockholms stad, 2015).

**Lokal service och urbana aktiviteter:** Farsta centrum, med ett varierat serviceutbud, finns inom gångavstånd (ca 10 min) till Detaljplan Vitsand Norra vilket ger klass B för lägesfaktorn "lokal service". Ytterligare faktor som stärker denna klassning är framtida tillgången till framtida urbana aktiviteter och service som planeras i direkt anslutning till detaljplan Vitsand Norra. Detaljplanen är en del av Telestaden som planeras till en ny stadsdel där intilliggande planer innefattar urbana aktiviteterna och service.

**Lediga garageplatser på tomtmark:** Området runt detaljplanen bedöms ha normal tillgång till parkeringsplatser vilket föranleder klass C för den sista lägesfaktorn.

Utifrån en samlad bedömning av resonemang av klassningar samt en jämförelse av referensexempel (Tabell 1) och egen bedömning (Tabell 2) landar i ett lägesbaserat parkeringstal på 0,48 bilplatser/bostad för Detaljplan Vitsand Norra. Tidigare i processen för detaljplanearbete har det justerade bilinnehavet för Farsta, vilket är 0,46 bilar/bostad varit riktmärke. Nedan görs en bedömning utifrån lägesbaserat p-tal och gröna p-tal.

Tabell 2. Beräkning av lägesbaserat parkeringstal för DP Vitsand Norra

Beräkning DP Vitsand Norra					
	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik		X			
Närhet till city					X
Lokal service & urbana aktiviteter		X			
	A		C		E
Lediga garageplatser på tomtmark			X		

Lägesbaserat p-tal V5 = 0,48 bilplatser per lägenhet

Lägesbaserat p-tal V6 = 0,48 bilplatser per lägenhet

### 1.1.2 Projektspecifikt parkeringstal

Om projektet karaktäriseras av blandad sammansättning av olika lägenhetsstorlekar skall ingen justering göras av det lägesbaserade p-talet. Om området präglas av övervägande små lägenheter ges en sänkning av det lägesbaserade p-talet upp till 30%. Parkeringstalet ska räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på tomtmark.

Kvarter V5:

Kvarter V5 planeras med 60% (1 - 2 rok) mindre lägenheter och 40% större lägenheter (3-4 rok). Kvarteret har därmed en övervägande andel mindre lägenheter än större, förslag på sänkning av det lägesbaserade p-talet blir utifrån lägenhetssammansättningen 10 %. Med en uppräknings för inrymma besöksparkering blir det projektspecifika parkeringstalet för kvarter V5 0,48 bilplatser per lägenhet.<sup>1</sup>

Kvarter V6:

Kvarter V6 planeras med en blandad sammansättning av lägenhetsstorlekar, därmed föreslås ingen justering av det lägesbaserade parkeringstalet. En uppräknings för att inrymma besöksparkering görs även för kvarter V6. Det ger ett projektspecifikt p-tal för kvarter V6 på 0,53 bilplatser per lägenhet.<sup>2</sup>

Projektspecifikt p-tal V5 = 0,48 bilplatser per lägenhet

Projektspecifikt p-tal V6 = 0,53 bilplatser per lägenhet

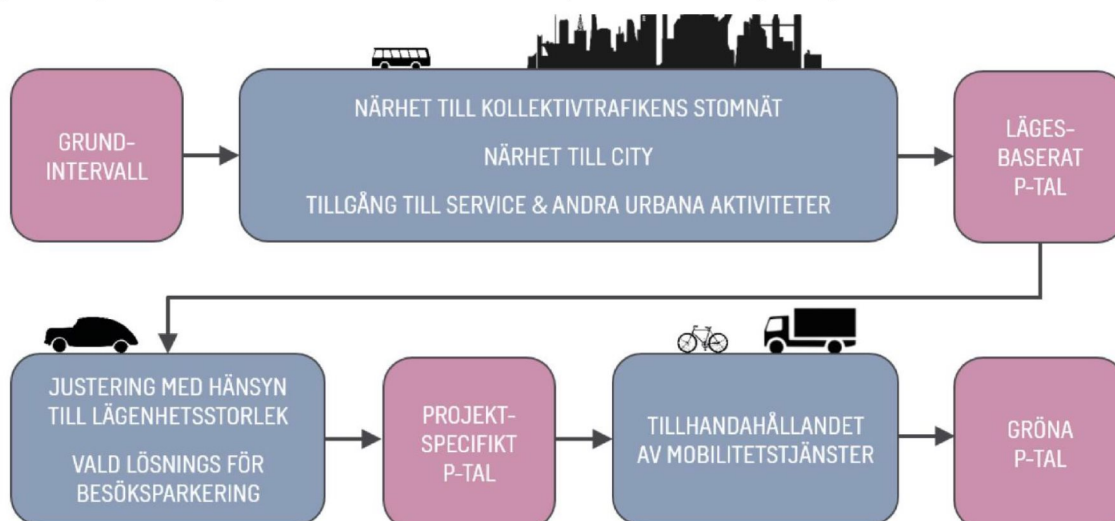
<sup>1</sup> V5 projektspecifikt:  $0,48 \cdot 0,9 \cdot 1,1 = 0,48$

<sup>2</sup> V6 projektspecifikt:  $0,48 \cdot 1,1 = 0,53$



### 1.1.3 Gröna parkeringstal

Gröna parkeringstal är ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetsåtgärder. Justering av parkeringstalet görs enligt tre nivåer på mobilitetspaket i syftet att ersätta boendes behov av en egen bil. Nivåerna går från grundläggande till ambitiös vilket motsvarar en rabatt på 10 – 25 % av det i tidigare steg beräknade parkeringstalet. Figur 3 visar schematiskt arbetsprocessen med gröna p-tal.



Figur 3. Schematisk bild av bedömningen för gröna parkeringstal enligt Stockholms stads riktlinjer. Illustration av SWECO (2018)

De olika paketen med mobilitetstjänster ska inte nödvändigtvis utformas exakt med de komponenter som presenteras i riktlinjerna av Stockholms stad (2015). Komponenterna utgör exempel från vintern 2014–2015 och fungerar som grund för den slutliga värderingen. Det är viktigt att mobilitetsåtgärderna anpassas till den aktuella situationen. De mer omfattande paketen innehåller kostsamma åtgärder, i synnerhet det ambitiösa. Men ekonomiska resurser frigörs i och med att exploatören slipper bygga 10–25% av de beräknade parkeringsplatserna, vilket generellt sett blir en gynnsam affär för byggaktören.

För kvarter V5 och V6 i detaljplan Vitsand norra föreslås mobilitetspaket som motsvarar den grundläggande nivån, vilket innebär en rabatt på det projektspecifika parkeringstalet med 10%.

<sup>34</sup>Mobilitetspaketet med ingående åtgärder skall ha motsvarande potential och omfattning som nedan listat:

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum

<sup>3</sup> V5 grönt p-tal:  $0,48 \cdot 0,9 = 0,43$

<sup>4</sup> V6 grönt p-tal:  $0,53 \cdot 0,9 = 0,48$

- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc.)

För varje nivå ska den nedre nivån också vara uppfylld. För medelnivån med 15% rabatt krävs ett mobilitetspaket med ingående åtgärder som bedöms ha motsvarande potential och omfattning som de nedan:

- Prova-på-kort på kollektivtrafik –erbjudande under viss tid
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc) Cykelpool med bl.a. lådcykel, cykelkärra och el-cykel
- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området

Vid nyproduktion är rekommendationen att ca 3–5% av parkeringsutbudet består av plats för rörelsehindrad, dock alltid minst 1 plats (Järfälla kommun, 2017).

**Grönt p-tal V5 = 0,43 bilplatser per lägenhet**

**Grönt p-tal V6 = 0,48 bilplatser per lägenhet**

## 2 Behov cykelparkering (kvarter V5 och V6)

Enligt Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion anges följande spann för vanliga lägenhetsbostäder: 2,5–4 parkeringsplatser per 100 m<sup>2</sup> BTA som skäligt antal cykelparkeringar. 2,5 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA motsvarar minsta godtagbara standard och 4 per 100 m<sup>2</sup> BTA motsvarar god standard. För att bedöma mer exakt hur många cykelplatser som behövs i detaljplanen har det i denna utredning utgått ifrån kvarterets lägenhetssammansättning, där mindre lägenheter inte kräver lika många p-platser som större lägenheter. I denna utredning räknar vi på spannet mellan 2,5-4 där exempelvis en jämn fördelning innebär att vi hamnar mitten av spannet, dvs 3,25 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA. Om det är fler mindre lägenheter bedöms cykelparkeringstalet hamna lägre än 3,25 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA och om det är fler större lägenheter bedöms det hamna högre än 3,25 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA.

En annan aspekt som är viktig att beakta är föreslagen mobilitetsnivå där grundnivå föreslås för detaljplan Vitsand Norra. Mobilitetspaketet skall främja hållbart resande för att sänka behovet av bilparkering, därmed ska cykelparkeringsplatser exempelvis inte vara en bristvara när ett mobilitetspaket föreslås.

### 2.1 Cykelparkeringstal V5

Kvarter V5 planeras med en fördelning om 60% mindre lägenheter (1-2 rok) och 40% större (3-4 rok). Därför kan det tänkas att placeringen i spannet förskjuts med den fördelningsförändringen, dvs behovet bedöms till 3,1 cykelparkeringar per 100 m<sup>2</sup> BTA. P-tal 3,1 ger behov av 1147 cykelparkeringsplatser för V5.

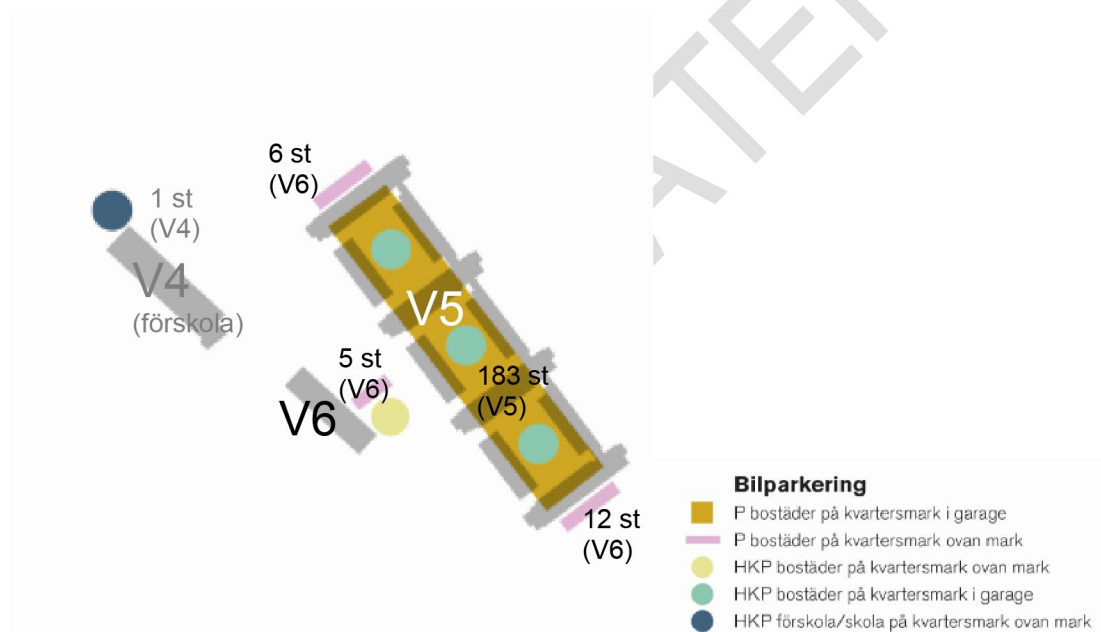
## 2.2 Cykelparkeringstal V6

Kvarter V6 planeras med en jämn fördelning av lägenhetsstorlekar i detaljplanen. Det ger en bedömning att cykelparkeringstalet för kvarter V6 bör vara 3,25 cykelplatser per 100 m<sup>2</sup> BTA vilket motsvarar mitten av det angivna spannet. P-tal 3,25 ger behov av 88 cykelparkeringsplatser för V6.

## 3 Förslag, parkering och mobilitet (kvarter V5 och V6)

### 3.1 Bilparkering

Sammanlagt för kvarter V5 och V6 finns tillgång till 206 p-platser varav 183 är i garage och 23 på markplan. För att skapa så enkla gemensamhetsanläggningar som möjligt föreslås parkeringen delas upp mellan kvarter V5 och V6, detta innebär att parkering för kvarter V5 mestadels hamnar i garage och parkering för kvarter V6 mestadels i markplan.



Figur 4 Förslag på placering av parkering inom Detaljplan Vitsand Norra.



Tabell 3 Parkeringsbehov och projekterat antal p-platser kvarter V5 och V6

Kvarter	Antal Bostäder	P-tal Med besöksparkering Grundnivå mobilitet	Behov p-platser	Planerat p-platser	Planerat Varav Garage	Planerat Varav Markplan	Resultat
V5	430	0,43	186 (varav 9 RHP) 167 boende 19 besök	186 (varav 12 RHP) 167 boende 19 besök	183 (varav 12 RHP) 167 boende 16 besök	3 besök	+ 0 platser
V6	37	0,48	18 (varav 1 RHP) 16 boende 2 besök	20 (varav 1 RHP) 18 boende 2 besök	0	18 (1 RHP) 18 boende 2 besök	+2 platser

### 3.2 Förslag till mobilitetspaket på grundnivå

Innehåll i mobilitetspaketet bör anpassas till aktuella resvanor och förutsättningarna för varje plats. Därför har Region Stockholms resvaneundersökning från 2019 nyttjats för att förankra förslagen på mobilitetsåtgärder i förhållande till aktuella resvanor i Söderort, se Tabell 4 för utdrag ur undersökningen.

Tabell 4. Utklipp ur Region Stockholms resvaneundersökning 2019

Antal resor med olika färdmedel per invånare och dag (snittvardag)						
	Bil	Koll	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Söderort	0,6	1,1	0,2	1,1	0,1	3,0

Eftersom projekterat antal bilparkeringsplatser inte motsvarar det bedömda behovet krävs att mobilitetsåtgärder implementeras för att främja hållbart resande och minska bilanvändningen bland de framtida boende i området. Som visas i avsnitt 3.1 ovan krävs ett mobilitetspaket som motsvarar minst grundnivå för att tillfredsställa mobilitetsbehovet för Detaljplan Vitsand Norra. Som en del i arbetet med mobilitetsåtgärder föreslås att Farsta Stadsutveckling AB genomför följande åtgärder.

**Informationspaket vid inflyttning:** Resvanor är ofta kopplade till fasta rutiner och invanda beteenden. Ett bra sätt att skapa nya och hållbara resvanor är därför att tillhandahålla ett informationspaket till nyinflyttade. Det är bevisat att förändring av resvanor har större chans att påverkas i samband med byte av bostad. Detta behöver göras kontinuerligt för att ge full effekt, inte enbart till de första som flyttar in. Syftet är att påverka resan innan den börjar.

Paketet kan även innehålla information om lokal service och butiker inom gångavstånd till bostäderna. Ibland kan mindre brister, exempelvis en punktering eller en trasig växel, vara en anledning till att inte cykla på flera månader. För att undvika detta föreslås att de boende ges information om var cykelreparatörer finns i området. Detta kan kompletteras med en rabattkupong på första servicetillfället, vilket är en liten insats med möjlighet till stor mobilitetsnytta.

En del i informationspaketet föreslås även informera de nyinflyttade om samtliga kollektivtrafikförbindelser i närheten av bostäderna. Här kan mindre vanliga men relevanta kollektivtrafikkopplingar med fördel lyftas fram som annars kan ta tid för nyinflyttade att upptäcka. I Tabell 4 framgår att andelen kollektivtrafikresenärer högt i Söderort och Farsta, därmed finns också en stor potential i att informera.

Eftersom informationspaketet går ut till ett avgränsat område kan resejämförelser mellan bostadsområdet och större arbetsplatser och målpunkter lyftas fram. Jämförelsen visar siffror på hur mycket de nyinflyttade tjänar ur ekonomisk, hälso- och miljösynpunkt på att cykla eller åka kollektivt jämfört med att åka bil. Sådant innehåll ger incitament att resa mer hållbart. Sammantaget skapar hela informationspaketet chanser att etablera goda resvanor.

**Cykelfaciliteter:** För att nå grundnivå på mobilitetstjänsten krävs även cykelfaciliteter av god standard. För att underlätta för cyklisterna att hålla sina cyklar i gott skick föreslås att en cykelservicestation anläggs i anslutning till varje cykelparkeringsyta i garaget under kvarter V5. En servicestation kan även placeras i anslutning till en cykelparkeringsplats i V6. Det vill säga totalt fyra cykelservicestationer inom Detaljplan Vitsand Norra. Ett exempel på servicestation visas i Figur 5.

Därtill föreslås att det tillskapas två ytor utomhus som ger möjlighet till cykeltvätt och ordentlig rengöring. Den ena cykeltvätten kan placeras invid cykelgaraget (tornplatsen) för V5, den andra på gaveln vid pergolan på komplementbyggnad för V6. Som minimikrav bör ytorna ha sedimentationslager för filtrering av vattnet, exakta behov och krav ska kontrolleras med miljöförvaltningen i Stockholm.



Figur 5. Inspirationsexempel på enklare servicestation som kan placeras vid parkeringsytorna.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> <https://www.axelentsafex.se/nyheter/nyheter-2020/var-smarta-servicestation-for-enkel-och-tillganglig-service-av-din-cykel>

### 3.3 Cykelparkering

För att möjliggöra för en trygg och säker förvaring av cyklar i Vitsand Norra bör samtliga cykelparkeringsplatser, både utomhus och inomhus, vara försedda med belysning och ramlåsning. Cykelparkeringsytorna i garaget under V5 föreslås ramas in med galler för att öka säkerheten och minska eventuell konflikt mellan cyklister och bilister. Det är önskvärt om några av cykelparkeringsplatserna inomhus medger plats för olika modeller och storlekar på cyklarna, till dessa utrymmen behövas extra breda dörrar som möjliggör för lådcyklar och cykelkärror att komma in på ett smidigt sätt. Cykelparkeringen ska vara enkel att nå med så få dörrar som möjligt att passera, eventuella dörrar eller gallergrindar ska alltid ha automatiska dörröppnare.

#### 3.3.1 Cykelparkering i kvarter V5

I V5 planeras 37 000 kvm ljus BTA. Det ger i enlighet med riktlinjerna ett behov av antal cykelparkeringsplatser som visas i Tabell 5.

Tabell 5 Behov enligt Stockholm stads riktlinjer och projekterat antal cykelparkeringsplatser för kvarter V5

	V5 behov		V5 Planerat antal platser			Resultat
	Per 100 kvm BTA	37 000 kvm	Inomhus	Utomhus	Totalt V5	
Minimi	2,5	925	477+(21)	475	973	+48
V5	3,1	1147	477+(21)	475	973	-123
God standard	4	1480	477+(21)	475	973	-507

I kvarteret planeras totalt 475 platser utomhus varav 436 platser på förgårdsmark och 39 platser på gård. 477 vanliga cykelparkeringsplatser plus 21 specialcykelplatser planeras i kvarter V5s garage. Ytan för specialcykelplatser ger en flexibilitet och kan omvandlas till vanliga cykelparkeringsplatser om parkeringsbehovet för olika cykeltyper visar sig annorlunda mot vad som nu är planerat. Totala antalet planerade cykelplatser motsvarar ett parkeringstal på 2,6 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA vilket är lägre än det uppskattade behovet 3,1 platser per 100 kvm BTA. Varje specialcykelplats beräknas motsvara en yta av 2,7 vanliga cykelparkeringsplatser, därmed kan upp till 56 ytterligare parkeringsplatser kan alltså skapas om alla specialcykelplatser tas bort.

#### 3.3.2 Cykelparkering i kvarter V6

I V6 planeras ca 3000 m<sup>2</sup> ljus BTA. Det ger i enlighet med riktlinjerna ett behov av cykelparkeringsplatser enligt Tabell 6.

Tabell 6 Behov av cykelparkeringsplatser för kvarter V6 enligt Stockholm stads riktlinjer

	V6 Behov		V6 Planerat			Resultat
	Per 100 kvm BTA	2 700 kvm	Inomhus	Utomhus	Totalt V6	
Minimi	2,5	75	89	24	113	+38
V6	3,25	88	89	24	113	+25
God standard	4	108	89	24	113	+5

I kvarteret planeras 24 platser utomhus på gård. 25 platser planeras inomhus på markplan och 64 platser inomhus i källare. Totalt ger detta 113 cykelparkeringsplatser vilket motsvarar ett parkeringstal på 4,1 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA. Antalet planerade platser för kvarter V6 når upp över god standard 4 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA. Även inom kvarter V6 finns därmed utrymme för flexibilitet, fast omvänt mot V5, här kan vanliga cykelparkeringsplatser omvandlas till yta för specialcyklar om behovet uppstår.



## 4 Referenser

*Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering, 2015, Stockholms stad.*

*Tillämpning av Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering, 2015, Stockholms stad.*

*Cykelparkeringstal i nyproduktion, Stockholms stad.*

*Parkeringsnorm för Järfälla kommun, 2017, Järfälla kommun.*

*Trafik-PM Detaljplan Telestaden, 2019, Sweco*

*Dalen Parkeringsutredning, 2018, Sweco*

*Utan egen bil – så gör föreningen det lättare att leva utan egen bil, 2020, Stockholm stad, <https://utanegenbil.stockholm.se/for-bostadsrattsforening/#cykelpool> [Hämtad 2020-11-17]*