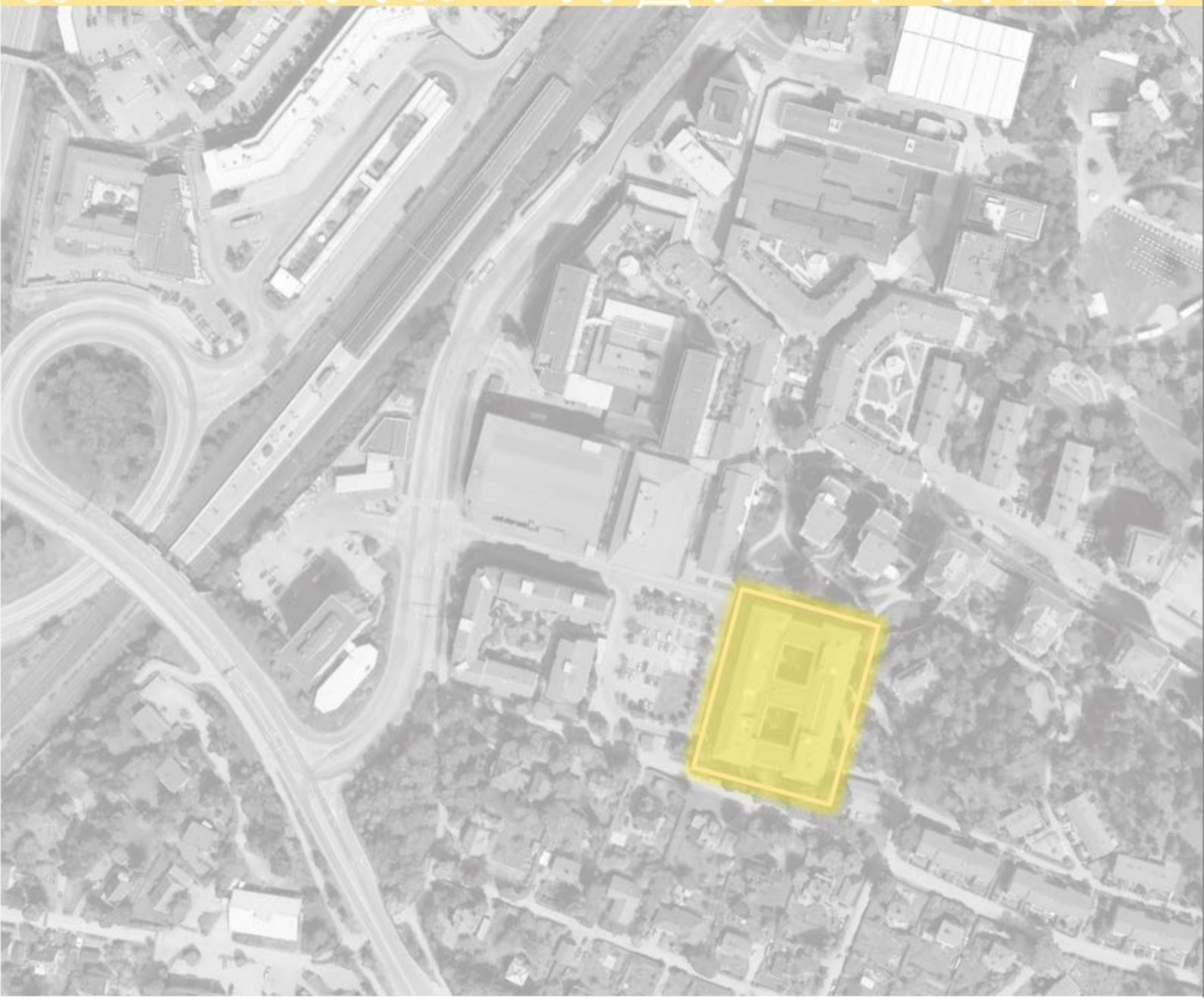


Mobilitetsutredning

Nytt kommunhus i Huddinge



Sammanfattning

I dagsläget är Huddinge kommuns olika enheter och de kommunala bolagen lokaliserade på olika platser runt omkring i kommunen. Kommunen ser ett behov att samla de olika avdelningarna och de kommunala bolagen (Huge Bostäder AB och Huddinge Samhällsfastigheter) på en gemensam plats. Utöver det ska kontoret bli ett så kallat aktivitetsbaserat kontor. Med anledning av detta planerar Huddinge kommun att bygga ett nytt kommunhus. Som en del av beslutsunderlaget tog AFRY 2021 fram en mobilitetsutredning där parkeringstal, lokaliseringsutredning samt förslag på mobilitetsåtgärder presenterades.

Flera olika lokaliseringsalternativ för det nya kommunhuset har utretts och kommunen har nu beslutat om en ny lokalisering vid Paradisbacken. Denna rapport är en uppdatering av föregående mobilitetsutredning. Syftet med uppdateringen är fastställa de åtgärder som föreslogs för lokaliseringen Paradisbacken 33. Vidare har uppdateringar gällande kommunhusets planerade BTA och andra mindre justeringar genomförts, vilka resulterar till ett ändrat antal parkeringsplatser som ska anläggas vilket presenteras i rapporten. Utredningen ska fungera som ett underlag i det fortsatta arbetet med kommunhuset.

I övrigt kvarstår många av de rekommendationerna som presenterades i den tidigare mobilitetsutredningen. Arbetsplatsen har under de senaste decennierna varit under ständig förändring. Covid-19-pandemins utbrott våren 2020 ledde till att alla som hade möjlighet uppmanades att jobba hemifrån. Det medförde även att vardags- och pendlingsresandet minskade drastiskt, eftersom i princip alla fysiska möten ersattes med digitala möten. I nuläget, våren 2021, funderar många arbetsgivare på hur de ska dimensionera och designa sina kontorsytor för att på bästa sätt välkomna tillbaka sina medarbetare till arbetsplatsen. Det finns nu en chans att skapa ett nytt nuläge som inte bara innebär att vi ska gå tillbaka till kontoren utan att vi ska komma tillbaka till något nytt. Möjligheten i ett nytt nuläge kan vara att styra resvanor i den riktning kommunen önskar. Flexibilitet är ledordet och alla färd sätt bör vara öppna. Fokus bör ligga på de hållbara alternativen. Coronapandemin har stärkt den nationellt ökande cykeltrenden vilket bör tas fasta på vid vidare arbete med resvanor. Ett företag eller en organisation som inte jobbar aktivt och systematiskt med hållbarhet kan inte ses som framtidssäkrad.

För en lokalisering av kommunhuset vid Paradisbacken föreslås ett flertal mobilitetsåtgärder som bedöms kunna sänka parkeringstalet med 50 procent. En förutsättning i uppdraget har varit att de befintliga parkeringsytorna som tas i anspråk för det nya kommunhuset måste ersättas.

Följande övergripande rekommendationer gäller:

- Arbeta aktivt och långsiktigt med de anställdas resvanor på en förvaltningsövergripande nivå.
- Erbjud en variation av mobilitetstjänster som sys ihop till ett paket, anställda ska inte behöva leta på flertalet olika ställen för att hitta det hen söker.
- Bygg i första hand bilparkering på befintliga parkeringsytorna och se över samnyttjandemöjligheter.
- När ny bilparkering byggs bör denna förläggas i yteffektiva lösningar så som garage och/eller mobilitetshus.
- Skapa flexibla lösningar för bilparkering som tar höjd för ett förändrat resande.

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	5
1.1	Syfte	5
1.2	Bakgrund	5
2	Omvärldsanalys – mobilitet för framtidens arbetsplats.....	7
2.1	Hur gör andra företag?.....	7
2.1.1	Spotify – Work from Anywhere	8
2.1.2	Ericsson.....	8
2.1.3	Ett mobility management-projekt i Västerbotten.....	8
2.1.4	SEB minskade bilpendlandet med 85 procent	8
2.2	Pendlingsresor till arbetsplatsen.....	9
3	Huddinge kommuns parkeringsstrategi	10
3.1	Parkeringstal.....	10
3.2	Flexibla parkeringstal	10
3.3	Mobility management	10
4	Behov och förutsättningar	11
4.1	Målpunkter.....	11
4.2	Nuläge mobilitet	12
4.3	Resvaneundersökning för kommunanställda.....	13
4.4	Aktiv arbetspendling	14
4.5	Kostnader för parkering.....	15
4.6	Organisation för drift och underhåll	15
5	Parkering och mobilitetsåtgärder	16
5.1	Kategorisering av föreslagna mobilitetsåtgärder	16
5.2	Rekommenderade mobilitetsåtgärder.....	18
5.3	Rekommendationer för bilparkering.....	21
6	Slutsatser och rekommendation.....	23
7	Referenser	25
	Ytanspråk för parkering och mobilitetstjänster.....	27
	Detaljering av beräkningar för ytanspråk	27

Konsult: AFRY

Beställare: Huddinge Samhällsfastigheter

Datum: 2022-11-17

Version: 1.0 Slutversion

Sanna Eveby, Uppdragsledare

Sandra Greisman, Kvalificerad utredare

Linda Larsson, Utredare

Tora Landgren, Kvalitetsgranskare

Madeleine Meeths, Illustrationer

1 Inledning

Huddinge Samhällsfastigheter (HusF) ska på uppdrag av Huddinge kommun bygga ett nytt kommunhus. En ny lokalisering för det nya kommunhuset har fastställts och detaljplanen är ute på granskning. Gällande parkerings- och mobilitetslösningar har flera utredningar gjorts beställda av både kommunen och de kommunala fastighetsbolagen HusF och Huga Bostäder.

Denna rapport är en uppdatering av tidigare gjord mobilitetsutredning där tre olika alternativa lokaliseringar utreddes med avseende på mobilitetslösningar.

1.1 Syfte

Syftet med den uppdaterade mobilitetsutredningen är att beskriva förutsättningarna för parkering, konsekvenser för parkeringssituationen och vilka mobilitetsåtgärder som är lämpliga. Utredningen ska fungera som ett underlag i det fortsatta arbetet med kommunhuset.

1.2 Bakgrund

I dagsläget är Huddinge kommuns olika enheter och de kommunala bolagen utspridda på olika platser runt omkring i kommunen. Kommunen ser ett behov av att samla de olika enheterna och kommunala bolagen på en gemensam plats.

Kommunen har beslutat att gå vidare med den av de tre utredda alternativa placeringarna som benämns Paradisbacken, se Figur 1.



Figur 1. Kv. Paradisbacken 33, platsen för det nya kommunhuset är markerat med gult.

Den valda placeringen av kommunhuset innebär att en konvertering av befintlig byggnad, som i dagsläget inrymmer gymnasium, vårdcentral, BUMM och BUP.

Planområdet inkluderar flera fastigheter: Paradisbacken 33, Tomtberga S:1 och del av Tomtberga 3:28. Paradisbacken 33 ägs av Huddinge Samhällsfastigheter AB. Tomtberga S:1 är en samfällighet som ägs

gemensamt av HusF och Hüge Bostäder och Tomtberga 3:28 är en gatufastighet som ägs av Huddinge kommun. Paradisbacken är belägen i ett centrum- och kollektivtrafiknära läge med cirka 300 meter till Huddinge pendeltågsstation och intilliggande busshållplats.

Tidigare gjorda utredningar och kommunens policy ligger till grund för denna rapport. Antalet bil- och cykelparkeringsplatser som krävs för den nya lokaliseringen beräknades i Mobilitetsutredningen från 2021 utifrån rådande parkeringsnorm i kommunen. Utefter platsens specifika förutsättningar föreslogs en reduktionsnivå av parkeringstalet, som sedan till grund för rekommendation av lämpliga mobilitetsåtgärder. I uppdraget har det ingått att hitta en reduktionsnivå som är utmanande, men som kommunen ändå anses klara av.

Tidigare utredningar

	<p>Mobilitetsutredning Nytt kommunhus i Huddinge Beställare: Huddinge kommun Utförare: AFRY Juni 2021</p>
	<p>Parkeringsutredning för Huddinge Centrums framtida kommunhus Beställare: Huddinge kommun Utförare: AFRY Januari 2022</p>
	<p>Trafikutredning Huddinge kommunhus Beställare: Huddinge kommun Utförare: AFRY Mars 2022</p>
	<p>Huddinge Centrum - parkeringsutredning Beställare: Hüge Utförare: RSD Mars 2022</p>

2 Omvärldsanalys – mobilitet för framtidens arbetsplats

Många av de nya vanor, gällande var och hur man jobba, som kom med Covid-restriktionerna kommer att stanna kvar, men i vilken utsträckning är ännu oklart. Pandemin skyndade på de förändringar som var uppenbara redan före pandemins utbrott. Det har diskuterats kring resfria möten och möjligheten att jobba hemifrån i många år. Inom kommunens verksamheter finns det olika yrkeskategorier där det är mer eller mindre lätt att sköta sitt jobb oberoende av andra. Att ta sig till och från arbetsplatsen är även framöver en fråga om vad som är smidigt eller bekvämt ut individens synvinkel. Huddinge kommun är en av många arbetsgivare som ifrågasatt behovet av att vara på plats fysiskt på sin arbetsplats och har en mer flexibel syn på varifrån många anställda kommer jobba framöver.



Figur 2. Det nya normala? Till följd av Covid-19-pandemin blev digitala möten en del av många människors vardag. Bildkälla: Unsplash.com.

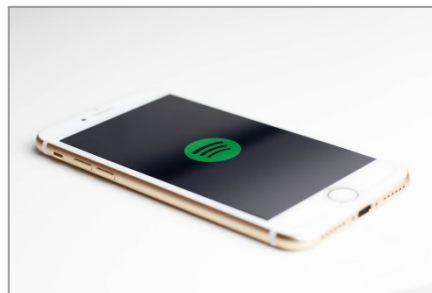
Många förutspår att det skett ett paradigmskifte och att arbetsmarknaden aldrig kommer att återgå till det som ansågs "normalt" före pandemin. Stockholms Handelskammare genomförde under 2021 en undersökning som visar att den genomsnittliga arbetstagaren tänker sig att denne är på kontoret tre dagar i veckan, vilket innebär distansarbete två dagar i veckan (Stockholms Handelskammare, 2021). En slutsats man kan dra är att den genomsnittliga arbetstagaren längtar tillbaka till kontoret och majoriteten av arbetstiden kommer att ske på kontoret samtidigt som flexibiliteten värdesätts mycket högt.

2.1 Hur gör andra företag?

Många företag, organisationer och inte minst fastighetsutvecklare arbetar febrilt med att försöka förstå hur kontoren bör anpassas för det nya arbetslivet som är en följd av pandemin. Nedan följer ett urval av exempel på företag som redan nu tagit fram olika strategier för att möta upp morgondagens behov från de anställda och anpassa kontorslokaler både vad gäller storlek och interiör.

2.1.1 Spotify – Work from Anywhere

I februari 2021 lanserade Spotify sitt konceptarbets sätt Work From Anywhere till sina 6 500 anställda, som idag är utspridda på 74 kontor världen över. Från sommaren 2021 har de anställda själva kunnat välja varifrån de vill arbeta, med viss hänsyn till tidszoner och regionala krav (Hammarkrantz, 2021). Till följd av detta byggs kontoren om för att bättre anpassas till det nya sättet att arbeta på. Det skapas fler mötesytor för dem som kommer in och vill vara kreativa tillsammans, fler separata rum för digitala videomöten och flera tysta rum för möjlighet till ökad koncentration.



Figur 3. Spotify låter medarbetarna välja varifrån de jobbar fullt ut. Bild: Unsplash.com

För Spotify är detta inte ett sätt att minska på kontorslokalerna, utan ett sätt att behålla sin attraktionskraft som arbetsgivare och underlätta arbetet med mångfald och hållbarhet. Det val som medarbetarna gör kring hemma- eller kontorsmix gör det däremot möjligt att bättre möta de nya behoven (Hammarkrantz, 2021).

2.1.2 Ericsson

Tidigare var Ericssons tradition att kontoret var den primära arbetsplatsen, i framtiden kommer det i stället främst att vara virtuellt (Grundberg Wolodarski, 2021). Kontoren kom mer främst att fungera som en mötesplats där mindre yta används för arbetsplatser och större yta för möten. Ericssons VD, Börje Ekholm, tror att deras medarbetare kommer att spendera ungefär hälften av tiden på kontoret. På kontoret är man för att starta upp nya projekt och öka graden av kommunikation, men det kräver att kontoret görs till en attraktiv plats att gå till (Grundberg Wolodarski, 2021).

2.1.3 Ett mobility management-projekt i Västerbotten

Region Västerbotten driver tillsammans med nio andra organisationer och företag projektet *Hållbara arbets- och tjänsteresor i länet* (Hållbara resor 2021). Projektet syftar till ökad fysisk rörelse, kollektivtrafik och samåkning vid resor till och från arbetsplatser och tjänsteärenden. Samtidigt vill man med projektet bidra till bättre lösningar för arbete på distans. Flera kommuner deltar; Lycksele, Skellefteå, Storuman, Umeå och Vindeln. Projektets fokus ligger på beteendeförändring. Genom kommunikation, aktiviteter och praktiska åtgärder vill man få fler personer att låta bilen stå och i stället välja att gå, cykla, åka kollektivt eller samåka.

Resepolicies och kampanjer för att cykla eller gå är exempel på åtgärder, men också och fysiska investeringar som till exempel stationära cykelpumpar och vindskydd till busshållplatser. Exempelvis har de vid tre tillfällen erbjudit anställda att delta i elcykel-kampanjer där man under två veckors tid fått låna en elcykel gratis. Syftet är att inspirera till hållbart resande till och från jobbet, men även på fritiden (Hållbara resor 2021).

2.1.4 SEB minskade bilpendlandet med 85 procent

När SEB för fem år sedan flyttade sitt huvudkontor till Arenastaden i Solna sattes ett mål upp om att öka andelen anställda som cykelpendlar till kontoret. Syftet var att öka personalens välmående och minska företagets miljöpåverkan. Enligt Mikael Eriksson som är ansvarig för fastighetsutveckling på SEB, så berodde detta inte på någon intern kris utan det gjordes som en viktig del i att öka bankens konkurrenskraft samt för att locka medarbetare i framtiden. I samband med att målet togs fram genomfördes en resevaneundersökning bland personalen tillsammans med CERO. Undersökningen visade att ungefär 60 procent av personalen bodde inom cykelavstånd till det nya kontoret, vilket lade grunden för beslutet att främja cykelpendling (Persson, 2020).

I och med flytten reducerade SEB antalet anställda som tar bilen till kontoret från 2 000 till 300, alltså med 85 procent. De dubblade antalet cykelplatser på det nya kontoret jämfört med tidigare och byggde ett lättillgängligt cykelgarage med omklädningsrum i entréplan. Cykelgaraget placerades i butiksläge med glasväggar för att göra det extra synligt. I garaget tillgängliggjordes en mekarhörna där de anställda gavs möjlighet att byta reservdelar och tvätta av cykeln vid behov. SEB ordnade även ett avtal med en lokal cykelhandlare för att kunna erbjuda anställda reservdelar till självkostnadspris. I garaget finns även ett antal lånecyklar som kan användas vid tjänsteresor.



Figur 4 En del arbetsgivare, som exempelvis SEB, har börjat uppmuntra sina anställda till cykelpendling genom cykelfrämjande åtgärder. Bildkälla: Unsplash.com.

För att locka ovana cyklister att våga sig på att testa cykelpendling genomfördes informationskampanjer. Under den första tiden på det nya kontoret erbjöds cykelguidningar från 16 olika platser i Stockholm för att visa bästa cykelrutten till Arenastaden. När de nyvärvade cyklisterna kom fram till kontoret bjöds de på frukost för att uppmuntra det nya beteendet (Persson, 2020).

2.2 Pendlingsresor till arbetsplatsen

Nyckeln till att framgångsrikt ändra resvanorna för anställda ligger i att planera för förflyttningar till mer hållbara alternativ. Det kan exempelvis handla om att ta fram mål och åtgärder för att en del av personalstyrkan ska ställa bilen och i stället välja att cykla eller åka kollektivt till jobbet. Det kan också handla om att öka andelen resfria möten. Det är mycket viktigt att företagen jobbar strukturerat och långsiktigt. Förändringar i styrande policyer är nödvändiga för att uppnå minskade koldioxidutsläpp och reskostnader och samtidigt behålla personalens acceptans.

Överflyttning till cykel handlar först och främst om att man ser över sin fysiska infrastruktur på kontorsplatsen. Man kan exempelvis se över om det finns tillräckligt med omklädningsrum, duschar och säkra parkeringsplatser för cyklar som möter efterfrågan. Ett alternativ är också att företaget erbjuder anställda att vara med i projekt för att testa nya pendlingsvanor (Persson, 2020).



Figur 5 Nyckeln till att framgångsrikt minska transportutsläppen ligger i att planera för förflyttningar till mer hållbara alternativ. Bildkälla: Unsplash.com.

Coronapandemin har gett en extra skjuts mot nationella mål om ökat cyklande, men Cyklistvelometerens undersökning för 2020 visar att det finns flera infrastrukturella hinder som gör att människor väljer bort cykeln. Otrygga trafiksituationer är det som får flest att avstå, men även faktorer såsom avsaknad av cykelparkering och svårigheter med att kombinera cyklingen med kollektivtrafikresande gör att invånare väljer andra färdmedel.

3 Huddinge kommuns parkeringsstrategi

Huddinge kommuns parkeringsstrategi ligger till grund för denna och tidigare utredningar. Kommunen använder sig av ett framtaget parkeringsprogram med riktlinjer för hur parkering ska hanteras vid nybyggnation. Riktlinjerna ska tillämpas vid planering av det nya kommunhuset. I följande avsnitt introduceras begrepp från parkeringsprogrammet för förståelsen av rapportens slutsatser.

3.1 Parkeringstal

Ett parkeringstal anger hur många parkeringsplatser för bil och cykel som ska beräknas behövas vid nybyggnation av bostäder och verksamheter, som exempelvis ett flerbostadshus eller ett kontor. Parkeringstalet brukar variera inom en kommun beroende på hur centralt byggnaden är belägen, generellt tillämpas ett zon-system. Inom Huddinge kommun finns det tre olika parkeringszoner: A, B, C. Paradisbacken är belägen i zon A.

De fastigheter som är lokaliserade i zon A betraktas ha mycket stationsnära lägen där ett yteffektivt byggande ska främjas och där markparkering bör undvikas (Huddinge kommun, 2016a). *Tabell 1* redovisar parkeringstalet för kontor inom respektive zon.

Tabell 1. Parkeringsnorm för bil- och cykelparkering för kontor enligt Huddinge kommuns parkeringsprogram bilaga 1.

Fordon	Bebyggelse	Zon A	Zon B	Zon C	Kommentar
Cykel	Kontor	13	10	8	Siffrorna anges i antal platser/1000 kvm BTA
Bil		10	12	20	

3.2 Flexibla parkeringstal

Vid nybyggnationer inom zon A arbetar Huddinge kommun med flexibla parkeringstal. Det innebär att byggaktören kan göra en reduktion på antalet genom att införa mobilitetsåtgärder. Den maximala reduktionen som parkeringstalet kan sänkas med enligt Huddinges parkeringsprogram är upp till 30 procent. För att kunna nyttja reduktionen behöver byggaktören genomföra olika mobilitetsåtgärder som premierar de hållbara färdmedelsalternativen, vilket medför att det blir enklare för anställda och besökare att välja hållbara färdmedel framför bilen (Huddinge kommun, 2016a).

Rekommenderande åtgärder för det nya kommunhuset redovisas i kapitel 5.

3.3 Mobility management

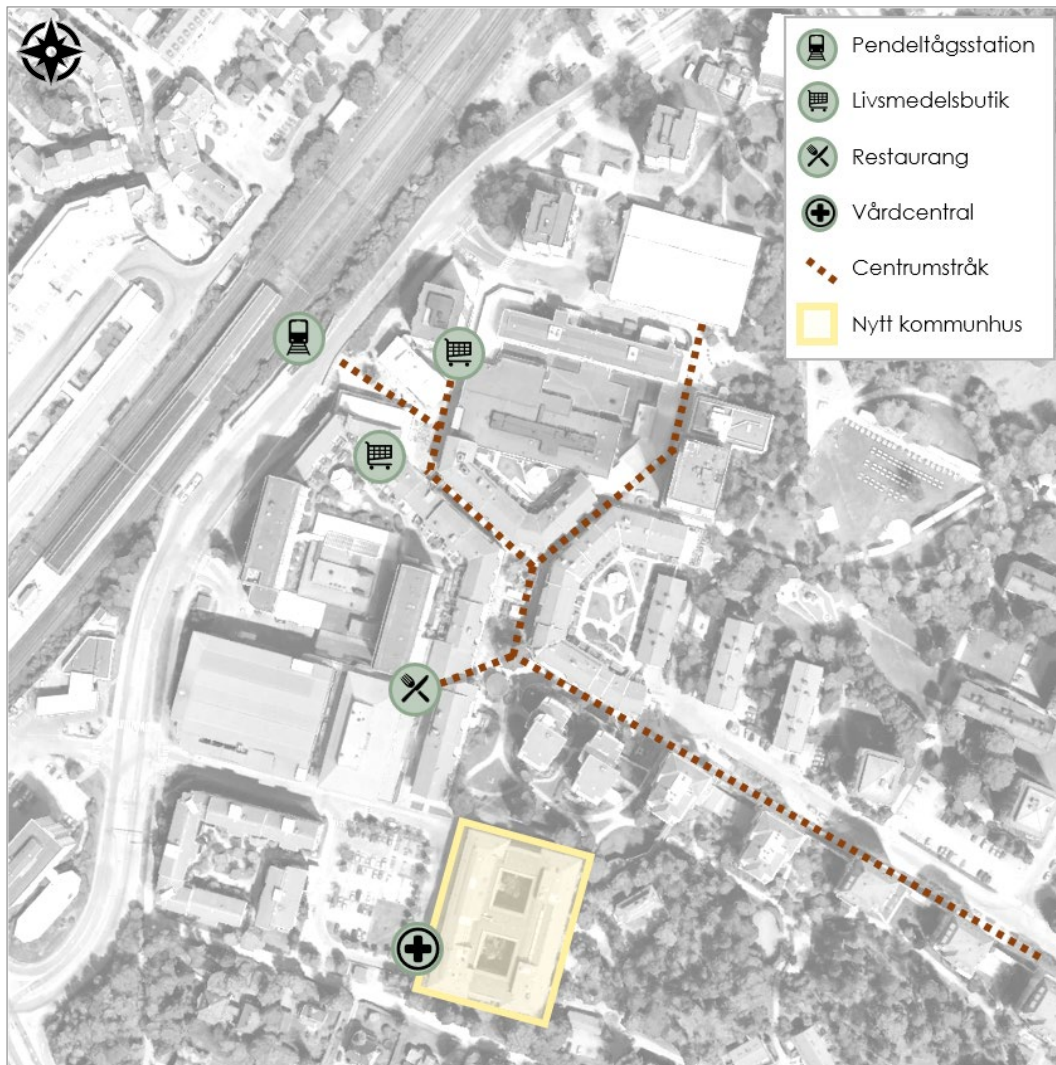
För att öka andelen resor som sker med hållbara färdmedel krävs både förbättringar av infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik och beteendepåverkande åtgärder, även kallat mobility management-åtgärder. För att få största möjliga effekt på resandet bör beteendepåverkande och fysiska åtgärderna samplaneras.

Tidigare har kommunen arbetat med en mängd olika mobilitetsåtgärder, där vissa lämpar sig bättre till boende medan andra är mer lämpliga för anställda. För anställda på kommunen har det exempelvis erbjudits åtgärder som realtidsinformation om kollektivtrafiken i entrén, cykelservice, förmånscykel, rabatterade kollektivtrafikkort samt test-cyklistprojekt.

4 Behov och förutsättningar

4.1 Målpunkter

Paradisbacken ligger inom den mest stationsnära zonen, zon A, cirka 380 meter från pendeltågsstationen. Tomten ligger i direkt anslutning till Huddinge centrum med ett lokalt serviceutbud av butiker, restauranger, vårdcentral, matvaruhandel, gym samt utbildnings- och konferenslokaler, se Figur 6. I Huddinge centrum anordnas ibland även olika typer av evenemang så som konserter och marknader.



Figur 6. Målpunkter och centrumstråk i och i anslutning till Huddinge centrum.

Huddinge kommun har tagit fram ett samrådsförslag till utvecklingsplan för år 2050 för områdena Sjödalen och Fullersta med fokus på Huddinge centrum. I detta ingår bland annat en ny möjlig pendeltågsentré vid den befintliga perrongens södra ände och ambitionen är att utveckla Huddinge station till en bytespunkt (Huddinge kommun, 2021).

Inriktningen i programmet är att bygga en tätare stadsdel där de ytor som idag används för biltrafik kommer att behöva tas i anspråk för gång, cykel, och kollektivtrafik. Att planera bilparkeringen på ett smart sätt är ett av verktygen för att nå ett hållbart resande.

4.2 Nuläge mobilitet

Från Huddinge pendeltågstation avgår pendeltåg mot Södertälje, via den regionala stadskärnan Flemingsberg, i södergående riktning samt mot Märsta, Bålsta och Uppsala, via Stockholm city i norrgående riktning. Från Huddinge tar det 16 minuter att resa till Stockholm central och tågen går ungefär var sjunde minut i rusningstrafik och var femtonde minut i lågtrafik.

Från Huddinge busstation går även flertalet busslinjer till bland annat Huddinge sjukhus, Skärholmen, Balingsnäs, Sörskogen, Solgård, Högdalen, Stuvsta, Fruängen, Björnkulla, Fredriska, Norsborg, Trångsund, Länna och Skarpnäck. Förbindelser finns således med Stockholms tunnelbanenät och flertalet bostadsområden i Huddinges västra delar. Förbindelser finns även till Huddinge kommuns östra delar, dock är turtätheten för dessa linjer inte lika hög. Kollektivtrafikförsörjningen av Huddinge centrum kan anses vara god. En mer utvecklad bytespunkt skulle göra kollektivtrafiken än mer attraktiv.

Det finns inget lånecykelsystem i kommunen idag, men det finns ett visst intresse hos aktörer att etablera sig här. Detsamma gäller bilpooler i Huddinge. En bilpoolsaktör har visat intresse för att testa marknaden i Huddinge och det har tidigare förts en diskussion hos kommunen om att nyttja kommunal mark för att etablera en bilpool.

Cykelparkering

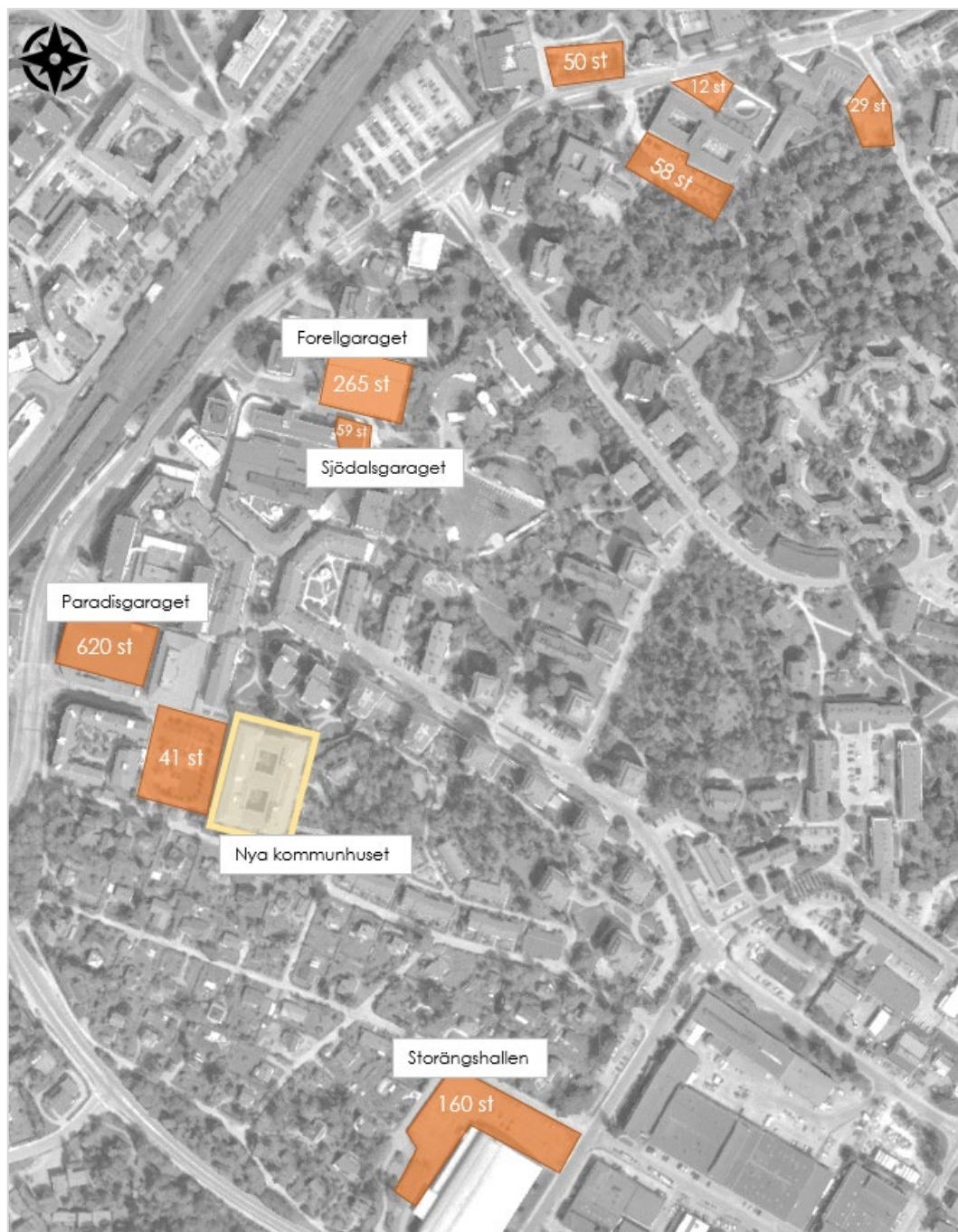
I dagsläget parkerar cirka 750 cyklister sina cyklar i Huddinge centrum och vid stationen en normal vardag, och efterfrågan på cykelparkering är större än utbudet. Det kommer att krävas olika typer av cykelparkeringar vid båda pendeltågsentréerna för att möta efterfrågan. Det behövs såväl en storskalig lösning i cykelparkeringsgarage, men även mindre och mer lättillgängliga platser fördelade på olika målpunkter (Huddinge kommun, 2021).

Bilparkering

För dagens bilburna kommunanställda finns möjlighet att parkera vid kommunhusets parkering men också på kyrkans parkering mitt emot kommunhuset.¹ Kyrkans parkering omfattar cirka 50 platser. Kommunhusets parkering utgörs av 58 platser på baksidan och 12 platser på framsidan. Det finns även möjlighet att parkera på någon av de 29 platserna bakom biblioteket. På Paradistorget, framför Paradisbacken, finns 41 platser. Av dessa är 14 besöksplatser till Vårdcentral och Folk tandvården och 27 platser är av Huga uthyrda platser.

I *Parkeringsutredningen för Huddinges framtida kommunhus* (AFRY, 2022) inventerades tre parkeringsgarage i Huddinge centrum. Ett av dem är Forellgaraget med 265 platser. Av dessa är 40 platser reserverade för anställda i centrum genom att de har ett särskilt parkeringstillstånd och 35 platser är reserverade för Huges personal. Ett annat är Paradisgaraget med 620 platser, varav 191 av dessa är boendeparkeringar. Resterande 429 platser är avsedda för att samnyttjas av besökare och anställda vid kommunen eller kommersiella verksamheter i Huddinge centrum med parkeringstillstånd. Totalt finns 139 tillstånd utfärdade. Slutligen finns också Sjäddalsgaraget som ligger i anslutning till Forellgaraget. Detta är en låst anläggning som ej är tillgänglig för samnyttjande, här finns idag endast 59 tillståndsbelagda platser som nyttjas av Huga (15 tillståndsbelagda platser, 5 bilpoolsplatser), boende i området (23 platser) samt 16 platser för kommersiellt verksamma (AFRY, 2022).

¹ Under sommaren 2022 ändrades regleringen på kyrkans parkering, något som påverkar anställdas möjligheter att nyttja den.



Figur 7. Nuvarande parkeringsytor i anslutning till Huddinge centrum.

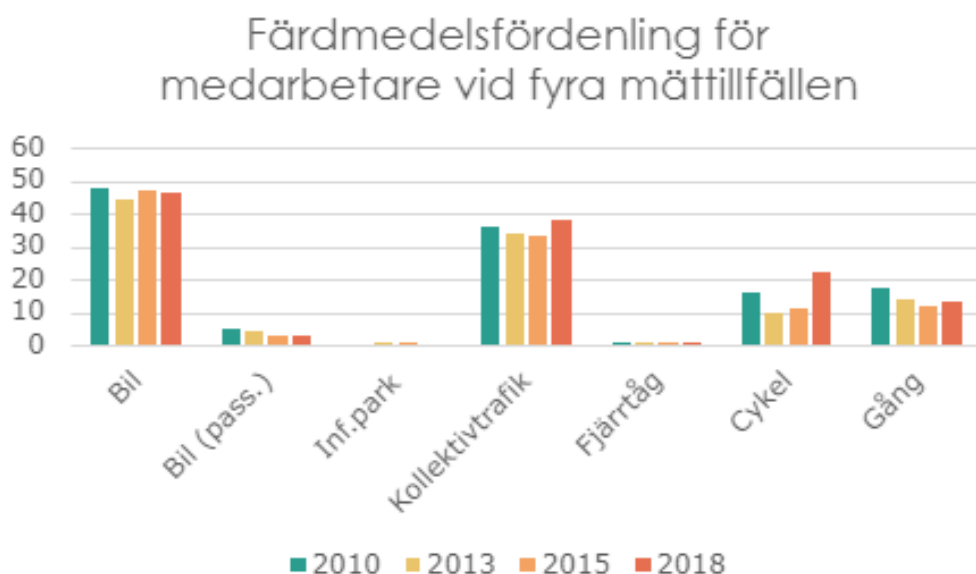
Det finns också gatuparkering i området kring Huddinge centrum. Den 7 juni 2021 återupptogs ett tidigare försök med parkeringsavgifter på kommunala gator inom cirka 600 meter från pendeltågsstationerna i Huddinge. Syftet var att öka tillgängligheten på parkeringsplatser och förbättra framkomligheten på gatorna. Avgiften var 10 kronor i timmen på vardagar mellan klockan 08:00–17:00, där de första två parkeringstimmarna var avgiftsfria (Huddinge kommun, 2021a). Försöket är nu avslutat och ingen parkeringsavgift föreligger idag (juni, 2022).

4.3 Resvaneundersökning för kommunanställda

I tidigare mobilitetsutredning (mars 2021) redogjordes för den resvaneundersökning som Huddinge kommun genomfört. Den är fortfarande relevant då uppdateringen av mobilitetsutredningen fittar på

en av tre tidigare utredda platser, Paradisbacken. Detta kapitel innehåller ett utdrag ur tidigare utredning för att ge kontext.

Huddinge kommun har arbetat systematiskt med resvaneundersökning, och använt sig av den av KTH utvecklade metoden kallad CERO-analys. Det är ett processledningsverktyg som ska stödja kommuner i sitt arbete med att nå uppsatta klimatmål för resor, både pendlingsresor och tjänsteresor. Den första kartläggningen gjordes år 2010 med uppföljning år 2013 och 2015, dessa år inkluderades även tjänsteresor. Den senast gjorda undersökningen är från år 2018 och den utgör en uppföljningsanalys av de tidigare kartläggningarna. *Figur 8* redovisar färdmedelsfördelningen vid de fyra mätillfällena.



Figur 8. Färdmedelsfördelningen under mätillfällena, observera att det summeras till mer än 100.

En rad förbättringsområden identifierades under den senaste CERO-undersökningen år 2018:

- En utmaning är att fortsätta arbetet med att öka andelen cyklister och fotgängare för de kortaste pendlingsresorna. 45 procent av alla bilister har mindre än 10 kilometer till arbetet. I fritextsvaren framkommer att medarbetarna vill ha bättre möjligheter till att låsa fast sina cyklar samt tillgång till omklädningsrum med dusch och skåp för förvaring. Subvention av elcyklar är också ett önskemål som framförs.
- 32 procent av de bilister som reser fem dagar i veckan skulle kunna tänka sig att byta färdmedel om kollektivtrafiken vore bättre. I fritextsvaren framkommer att medarbetarna vill ha tätare turer i rusningstid men även på tider utanför vanlig arbetstid. Kommunen har dock inte rådighet över planerandet av kollektivtrafiken. Kommunen arbetar utifrån framtagna kollektivtrafikplan med det övergripande målet att öka andelen resor med kollektivtrafiken (Huddinge kommun, 2017a).
- Det framgår tydligt i undersökningen att medarbetarstödet för att Huddinge kommun skall arbeta för sänkta utsläpp vid arbetspendling ökar vid samtliga fyra mätillfällen (från 46 procent 2010, till 59 procent 2018). Detta stöd kan utnyttjas i kommunikationen kring kommunens klimatmål och hur en handlingsplan utvecklats för att stödja medarbetarna till ett mer klimatanpassat resande.

4.4 Aktiv arbetspendling

Enligt Världshälsoorganisationen, WHO, bör vuxna människor vara aktiva minst 30 minuter varje dag för att motverka ett antal sjukdomar som kan leda till för tidig död. Bara några få procent av den vuxna befolkningen kommer upp i den nivån idag. Genom att ge förutsättningar för att stimulera till fysiskt

aktiva transporter kan trafikplanering bidra till att fler går eller cyklar och på så vis når upp till goda nivåer av hälsofrämjande fysisk aktivitet. För att minska utsläppen från transportsektorn på lång sikt är åtgärder inom samhällsplanering, ekonomiska styrmedel, ny teknik och beteendeförändringar viktiga. Alla områden och insatser är viktiga och inget av områdena klarar ensamt av att minska utsläppen av växthusgaser i tillräckligt stor omfattning. Transportbehovet bestäms i hög grad av avståndet mellan bostäder, arbetsplatser och service. Val av färdmedel bestäms i stor utsträckning av tillgång till god kollektivtrafik med korta restider och tillgång till gena och trygga gång- och cykelvägar. Det mest effektiva sättet att minska utsläppen från transportsektorn är att i första hand minska behovet av att resa, i andra hand att få invånare att välja hållbara transportmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik och i tredje hand att få bilister att välja ett energieffektivt fordon som genererar låga växthusgasutsläpp.

4.5 Kostnader för parkering

Att bygga parkeringsplatser är överlag kostsamt. Emellertid kan prislappen variera i hög utsträckning beroende på geotekniska förutsättningar, markpriser samt om parkeringsplatsen ska lokaliseras utomhus som markparkering eller inomhus i garage. Kostnaden för att anlägga en parkering i nedschaktat garage är ungefär 30 gånger så hög jämfört med kostnaden för en asfalterad markparkering. Vidare är ett parkeringshus ovan jord det näst dyraste alternativet, om än betydligt billigare än ett garage under jord. Ett mer ekonomisk alternativ till parkeringshus är ett parkeringsdäck utan väderskydd vilket kostar drygt hälften så mycket.

Parkeringsavgifter är ofta betydligt lägre än den faktiska omkostnaden för parkering, vilket gör att de inte täcks upp av framtida inkomster. Ett exempel på det är resultatet från Allmännyttans mobilitetsprojekt där det visat sig att den månadsvisa genomsnittliga intäkten för öppna parkeringar och varmgarage är ungefär 430 kronor per plats, medan den genomsnittliga kostnaden ligger på drygt 1 700 kronor i månaden (Förvaltarforum, 2021). Det innebär en genomsnittlig förlust på 1 270 kronor per månad och parkeringsplats.

Som tidigare nämnts kan så kallade mobilitetsåtgärder reducera behovet av parkering. Även om det kostar att implementera och förvalta olika typer av mobilitetsåtgärder så är det ofta ekonomiskt lönsamt i jämförelse med att bygga parkeringsplatser. Bland annat har forskningsprojektet Mo-Bo visat att om mobilitetsåtgärder implementeras från start, dvs. redan när byggnaden skissas upp, kan byggkostnaderna minska med 15 procent (Sundman, 2019).

Det har visat sig att parkeringskostnad mot konsumenten/nyttjaren är ett effektivt styrmedel (Roth, 2018). Emellertid är det viktigt att undvika den så kallade överspillseffekten, vilket innebär att omkringliggande områden måste ha likvärdig reglering av parkeringsplatserna så att bilister inte väljer att parkera där i stället.

4.6 Organisation för drift och underhåll

Vid implementering av flexibla parkeringstal är det viktigt att redan från start ha en upprättad organisation för hur drift och underhåll samt uppföljning av de olika mobilitetstjänsterna ska se ut. Alla förvaltningar har en del i arbetet och arbetet behöver genomsyra hela organisationen för att resultat skall uppnås. Som utgångspunkt bör det vara ett verksamhetsövergripande ansvar för samtliga mobilitetstjänster, dvs. alla förvaltningar i kommunen känner ansvar för att informera och upprätthålla de implementerade mobilitetstjänsterna. Detta är något som blir viktigare desto större reduktionen är. Reduktionsnivån av parkeringstalet för den nya lokaliseringen presenteras i kapitel 5.

Även om ansvaret för drift och underhåll samt uppföljning av mobilitetstjänsterna bör vara verksamhetsövergripande så rekommenderas det att en eller två förvaltningar har huvudansvaret gällande organisationen av mobilitetstjänster. Avdelningarna har därmed ett mer strategiskt utvecklingsansvar gällande arbetet med de anställdas resvanor. Utöver detta bör det även finnas ett vaktmästeri som kan upprätthålla den operativa delen. Emellertid kan både den strategiska samt den operativa delen upphandlas och därmed finns det olika scenarier för hur organisationen skulle kunna se ut.

5 Parkering och mobilitetsåtgärder

Hur mycket p-talet kan reduceras beror främst på lokalisering och närheten till kollektivtrafik. Detta då forskning visat att närhet till kollektivtrafik är det starkaste incitamentet för att kunna sänka parkeringstalen (Energimyndigheten, 2021).

För den nya lokaliseringen föreslås en reduktion på 50 procent av p-talet. Motiveringen till den föreslagna reduktionsnivån redogörs för i avsnitt 5.1.1. För att kunna uppnå denna reduktionsnivå krävs det att olika mobilitetsåtgärder implementeras samordnat, vilket beskrivs mer ingående i avsnitt 5.1.

Utöver direkta mobilitetsåtgärder är det viktigt att hela projektet, från start, via inflyttning och i driftskedet, genomsyras av en medvetenhet kring mobilitetsfrågan. När det gäller Huddinge kommuns nya kommunhus har målet redan från början varit att hålla nere antalet parkeringar för privata bilar till ett så lågt antal som möjligt. Val av plats kommer delvis av det målet. Kommunens senaste CERO-analys visar på högt stöd från de anställda där 60 % vill att kommunen arbetar för sänkta utsläpp vid arbetspendling.

Huddinge kommun vill vara en arbetsgivare som ligger i framkant och som kan attrahera de bästa medarbetarna. En del i det är att erbjuda attraktiva arbetslokaler med mötesytor för de som vill vara kreativa tillsammans, separata rum för digitala videomöten och tysta rum för möjlighet till ökad koncentration. En annan del är att tillåta distansarbete och flexibla arbetstider. Kommunen har sett att det är möjligt för en stor del av deras anställda att arbete hemifrån och trenden efter Covid-19 pandemin visar att möjlighet till distansarbete även fortsättningsvis kommer att vara ett viktigt villkor vid val av arbetsplats.

För att uppnå en förändring som håller i sig över tid är det viktigt att följa upp både attityder och förändrade resvanor. Detta ska ske kontinuerligt och resultatet användas som underlag för fortsatt arbete.

5.1 Rekommenderade mobilitetsåtgärder

För att kunna presentera de föreslagna mobilitetsåtgärderna på ett överskådligt vis har de kategoriserats enligt *Figur 9*.



Figur 9. Kategorisering av mobilitetsåtgärder.

I kommande avsnitt är de mobilitetsåtgärder som föreslås kategoriserade enligt kategorierna i *Figur 9*. Nedan redogörs vad som menas med respektive kategori:

- **Bilpool**
Vid implementering av flexibla parkeringstal är bilpool den vanligaste mobilitetsåtgärden. För Huddinge kommun anses bilpoolen vara en effektiv åtgärd för att exempelvis ersätta de

tjänstebilar² som finns idag. Då bilpoolen till största del kommer att nyttjas under vardagar på arbetstid innebär det att det finns mycket tid då den inte nyttjas. För att maximera nyttan av bilpoolen bör den tillgängliggöras även under denna tid. Anställda kan exempelvis erbjudas att nyttja bilpoolen även på fritiden för att öka tiden då poolbilarna är i bruk. Alternativt kan alla eller en del av poolbilarna även göras tillgängliga för allmänheten att nyttja under vissa begränsade tidperioder på dygnet eller veckan. Detta för att säkerställa att det alltid finns tillgängliga poolbilar när de anställda behöver dem samtidigt som de nyttjas på ett ekonomiskt sätt. En bilpool kan antingen organiseras av kommunen eller handlas upp av privat aktör. Det senare kan underlätta tillgängligheten för kommunens medborgare och, beroende på upphandlingsvillkoren, även öka flexibiliteten.

- **Helhetsgrepp – Mobilitetslösningar**

När det görs en större reducering av parkeringstalet är det viktigt att ta ett helhetsgrepp om samtliga mobilitetslösningar. Det innebär att drift och underhåll av de fysiska åtgärderna ska fungera i felritt för att upprätthålla en hög standard. Det är därför viktigt med dygnet runt-kontroll av all utrustning. Detta innebär exempelvis att se till att elcyklar är laddade, att batterier finns och att däckerna är pumpade. Användare ska inte märka av att ansvaret för tjänsterna är uppdelat på olika aktörer. All felanmälan bör därför göras via en och samma kontaktväg. Utöver det ska åtgärderna följas upp på årlig basis för att säkerställa att de har önskad effekt. För att kunna underlätta vardagspusslet för den anställde kan utrymme reserveras och förberedas för leveransskåp för paketupphämtning, om detta efterfrågas i framtiden.

Åtgärderna som genomförs måste kontinuerligt utvärderas och erbjudandet anpassas efter vad de anställda efterfrågar och vad som händer inom området på andra platser. Huddinge kommun använder sig redan av CERO-modellen och rekommenderas att fortsätta med den för att få en forskningsbaserad metod som är jämförbar över tid, även längre tillbaka i tiden. Uppföljningarna bör påbörjas innan flytten sker och därefter årligen i minst 5 år innan vanorna har satt sig och frekvensen gå ner.

- **Kommunikation & information**

Det är viktigt att kommunens anställda känner till vilka mobilitetstjänster som finns. Detta görs genom en aktiv och kontinuerlig kommunikation i form av marknadsföring av de mobilitetstjänster som Huddinge kommun tillhandahåller. Alla mobilitetstjänster bör samlas i en app³ för att underlätta användningen av tjänsterna för användarna. Vidare bör det hållas återkommande informationskampanjer samt sättas upp mål för arbetspendling. Ett exempel på ett lyckat initiativ är Hälsotrampare dvs. att den anställde får en gratis hälsoundersökning av arbetsgivaren om hen cyklar till och från jobbet några gånger per vecka. Ett annat alternativ är att anordna cykeltävlingar mellan olika arbetsgrupper eller att utmana de kommunala bolagen eller en annan kommun. Det viktiga är att informationen sker både innan flytt, gärna genom att involvera medarbetarna, under flytten och efter flytten. Informationsinsatser måste göras kontinuerligt och specifika aktiviteter riktade mot nyanställda bör vara en del av introduktionspaketet.

- **Cykelfrämjande åtgärder**

Cykelpool med främst traditionella cyklar men även elcyklar och lådcyklar är en viktig mobilitetsåtgärd för cykelfrämjande. Precis som i fallet med bilpoolsbilarna kommer cyklarna främst att användas under arbetstid. Det betyder att det finns möjlighet att öka användandet genom att tillgängliggöra poolcyklarna för de anställda även på fritiden. För att maximera användandet kan även lösningar för att tillgängliggöra alla eller en del av cyklarna för allmänheten ses över. Cykelfrämjande åtgärder innefattar även underhåll av den privatägda cykeln i form av en cykelverkstad i kommunhuset samt möjlighet till service ett 2–4 gånger per år. Den anställde bör även ha möjlighet att leasa en cykel. Slutligen bör

² Privatägda bilar som enligt avtal ska nyttjas i tjänsten, under arbetet med *Parkeringsutredningen för Huddinges framtida kommunhus* (AFRY, 2022) behandlades frågan om möjliga avtalsförändringar i projektets styrgrupp.

³ Flera initiativ för utveckling av den här typen av appar pågår, bland annat arbetar förmånsportalen Benify med frågan.

också fastigheten vara anpassad med automatisk dörröppnare, lättillgängligt cykelgarage som tillhandahåller cykelställ med ramlås, skåp för hjälm och batteri samt omklädningsrum med dusch och tvättmöjligheter.

Plats för cykelparkering inklusive cykelpool, yta för cykelservice, möjlighet att ladda batteri, omklädningsrum och förvaring föreslås ligga inomhus i samma byggnad som kommunhuset. Utrymmena för cykeltjänster och cykelparkering bör placeras så att de är tydligt synliga vid kommunhusets entré. Minst 10 % av platserna bör vara anpassade för cyklar med större utrymmesbehov så som lådcyklar.

- **Ekonomiska åtgärder**

Parkering vid arbetsplatsen ska vara avgiftsbelagd med minst en marknadsmässig avgift. Utöver det bör den faktiska kostnaden för parkering synliggöras.

- **Digitala möten**

Det ska vara möjligt för medarbetarna att arbeta på distans och det ska finnas en välfungerande mötesuppkoppling i kommunhuset. I kommunhuset behöver det även finnas tillgång till mindre rum för digitala möten så ingen upplever att de behöver åka hem efter del av dagen för att kunna hålla ett möte eller att de behöver komma in för att ha möte med kollegan som är på plats.

- **Kollektivtrafikåtgärder**

Kommunen bör erbjuda anställda att bli testresenärer/få kollektivtrafikkort alternativt erbjuda subventionerade kollektivtrafikkort. Det är viktigt att det görs kommunikationsinsatser i samband med att de anställda har möjlighet att vara testresenär eller få ett subventionerat kollektivtrafikkort. Möjlighet för de anställda att låna ett kollektivtrafikkort för tjänsteresor är också en rekommenderad åtgärd för att främja hållbart resande även i tjänsten. Det bör också finnas realtidsinformation om kollektivtrafiken i entrén samt i interna kanaler för att ständigt påminna om att möjligheten att resa kollektivt finns.

5.1.1 Lista på föreslagna mobilitetsåtgärder

Det finns platsspecifika förutsättningar som gör Paradisbacken väl lämpad för en större parkeringsreduktion än normalt. Detta gäller framförallt:

- Nära till kapacitetsstark kollektivtrafik
- Nära till service, handel och restauranger

Dessa aspekter tillsammans med det faktum att Paradisbacken är en ny lokalisering för kommunhuset medför att de anställda är mer benägna att förändra sina resvanor och således välja mer hållbara färdmedelsalternativ i samband med flytten.

Detta är dock inte unikt för nybyggda kontor. Det som skiljer sig från andra projekt är att kommunen har kontroll över både den fysiska utformningen av närmiljön, byggnaden och hur arbetet med mobilitetsåtgärder utvecklas över tid.

De mer hållbara färdmedelsvalen behöver marknadsförs redan innan flytten till det nya kommunhuset. Mobilitetsåtgärderna måste ha en egen organisation inom kommunen på en verksamhetsövergripande nivå, dvs hela verksamheten ska arbeta aktivt med samtliga mobilitetsåtgärder och känna ett gemensamt ansvar. Utformning av omgivningen måste även den anpassas till det nya läget i form av breda och trygga gång- och cykelvägar som genom tydliga stråk leder till det nya kommunhuset.

En förutsättning gällande parkering är att lagkrav ska uppfyllas men kommunen gör bedömningen att det måste finnas ett högre antal platser på tomten. Det kan till exempel röra sig om gravida, personer med tillfälliga skador eller personer med mycket tung utrustning/bagage som har behov av att kunna parkera nära. Dessa platser redovisas i tabell 4 nedan tillsammans med platserna för rörelsehindrade.

Redan innan invigningen av det nya kommunhuset behöver kommunen påbörja arbetet med att ändra de anställdas resvanor. Vid öppnandet behöver alla åtgärder finnas på plats och under hela

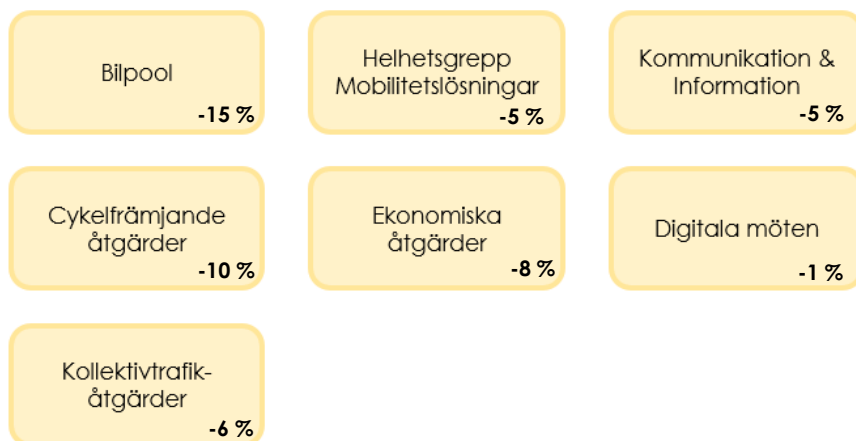
kommunhusets drift behöver service, underhåll och information utföras kontinuerligt och med hög kvalitet. I Tabell 2 redovisas de åtgärder som, tillsammans med kommunens medvetna ambitioner och stödet från medarbetarna, bedöms krävas att kunna uppnå en reduktion på 50 procent.

Tabell 2. Föreslagna mobilitetsåtgärder.

Verksamhetsövergripande åtgärder	
Helhetsgrepp mobilitetslösningar	Mobilitetscenter - dygnet runt-kontroll av att all utrustning är i toppskick (elcyklar är laddade, batterier finns på rätt plats, däckerna är pumpade)
	Förberett för leveransskåp om detta efterfrågas i framtiden
	Privata fordon hänvisas till kringliggande parkering, exempelvis Paradisgaraget där det kan vara möjligt att köpa månadskort privat. (ej egen plats).
Cykelfrämjande åtgärder	Möjlighet till klädtvätt för att kunna cykla till jobbet (inkl. vanlig tvättmaskin, kemtvättservice och möjlighet att torka samt förarvara i garderob)
	Cykelpool med olika cykeltyper så som lastcyklar, elcyklar mm
	Cykelfaciliteter (tvätt, verkstad och laddningsmöjligheter ⁴)
	Tillgång till omklädningsrum med dusch i anslutning till cykelrum
	Möjlighet att låsa in hjälm och batteri i anslutning till cykelparkeringen, boxarna kan med fördel vara försedda med el för batteriladdning
	Byggnaden är cykelanpassad med exempelvis extra breda dörrar och automatisk dörröppning
	Cykelställ som är lätta att hitta till och från, under tak och inomhus, väl belysta, med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen
	Cykelställ även för mer utrymmeskrävande cyklar så som lådcyklar, motsvarande ca 10 % av alla platser
	Service av cykel – privat- & tjänstecykel, 4 veckor/år
Leasing av cykel	
Digitala möten	Välfungerande mötesuppkoppling
	Tillgång till små mötesrum
Bilpool	Bilpool (inkl. möjlighet att låna bilbarnstolar, takräcke, cykelställ)
	Erbjuda de anställda medlemskap/subventionerat medlemskap i bil- och cykelpool
	Bilpool i Paradisgaraget eller annan närbelägen plats
	Laddmöjligheter för bilpool
Kollektivtrafikåtgärder	Subventionerat SL-kort och möjlighet till lånekort
	"prova-på-kort" vid inflytt och till alla nyanställda
	Realtidsinformation i entrén, på intranätet och i en mobilitets-app
Kommunikation & information	Återkommande information- och mobilitetskampanjer
	Information om resande och mobilitetstjänster ingår som en del i startpaketet för alla nyanställda
	Uttalade och högt satta mål för arbetspendling med en handlingsplan som följs upp och justeras kontinuerligt
	En samlad informationskanal, förslagsvis en app, där alla erbjudanden finns samlade, felanmälan enkelt kan göras och förbättringsförslag lämnas
	"Gamefikation" av arbetsresorna, dvs att göra resorna till en del av ett spel eller en tävling (frivilligt att delta) där deltagarna får poäng för hållbara arbetsresor
	Återkommande event så som Hälsotrampare eller utmaningar mellan olika kontor och/eller andra kommuner
Ekonomiska åtgärder	Synliggöra den faktiska kostnaden för parkering i hyresavtal
	I de fall erbjudande om att hyra en parkeringsplats förekommer ska hyran vara marknadsmässig jämfört med angränsade områden

⁴ Laddningsmöjligheter ska finnas för minst 30 % av cyklarna.

Utöver de mobilitetsåtgärder som erbjuds i och intill fastigheten behöver gång- och cykelkopplingar utredas närmare för att skapa bästa möjliga förutsättningar för gående och cyklister. Kompletteringar av gång- och cykelnätet så det binder samman det nya kommunhuset med omkringliggande gatunät kommer krävas utöver de mobilitetsåtgärder som föreslås här. I *Figur 10* nedan redovisas hur stor effekt de olika åtgärderna bedöms kunna få, förutsatt att de genomförs som en helhet.



Figur 10 Förväntad effekt av de olika åtgärderna förutsatt att genomförs som ett samlat paket.

En av mobilitetsåtgärderna är en bilpool som är i behov av parkeringsplatser. Cirka hälften av bilpoolsplatserna bör ligga på, eller i nära anslutning till, kommunhuset. Resterande kan förläggas längre bort. Detta då olika användare har olika behov kopplat till bilpoolen. Sällan användare kan oftast ta sig till en poolbil som står parkerad lite längre bort. De som använder bilpoolen mer frekvent, till exempel flera gånger om dagen, eller de som har mycket bagage med sig ser gärna att det är ett kortare avstånd till bilpoolen och de kan då nyttja de poolbilar som står parkerade i nära anslutning till kommunhuset.

Idag finns 52 bilpoolsbilar (kommunägda tjänstebilar) samt 48 privatägda bilar som används i tjänsten (där anställningsavtalet anger att egen bil ska användas i tjänsten)⁵. De 48 bilar som används som egen bil bedöms kunna nyttjas mer effektivt om de ersattes av bilpoolsbilar. Ett rimligt antagande är att tre personer skulle kunna dela på ett fordon dvs. de 48 bilarna skulle kunna ersättas med 16 bilpoolsbilar. Det resulterar i ett totalt behov av 68 bilpoolsbilar (52+16) för anställda. Observera att 68 bilpoolsbilar är enbart för verksamheter och inkluderar inte de bilpoolsbilar som tillkommer till följd av reduktionen av det flexibla parkeringstalet.

Tabell 3 redovisar reduktionen av parkeringsplatser samt behovet av antal bilpoolsplatser. En mer detaljerad uträkning av reduktionen redovisas i Bilaga A. Resonemanget ovan bygger på att dagens poolbilar används på ett effektivt sätt, någon information om nyttjandegraden har inte varit möjlig att inhämta.

I *Parkeringsutredningen för Huddinges framtida kommunhus* (AFRY, 2022) presenteras att biblioteket i Huddinge har omkring 15 anställda. I Huddinges parkeringsplan antas att 25 procent av dessa åker bil till jobbet, vilket medför ett behov av fyra parkeringsplatser. Anställda vid biblioteket ska ha samma förutsättningar vad gäller val av färdmedel till jobbet som de kommunanställda. Det anses därför rimligt att antalet parkeringsplatser för biblioteksanställda också reduceras med 50 procent. Detta resulterar i ett behov av två parkeringsplatser efter reduktionen. Besökare till biblioteket bedöms kunna använda centumparkeringen, gå, cykla eller åka kollektivt då biblioteket flyttar till ett mer centrumnära läge (*Parkeringsutredningen för Huddinges framtida kommunhus*, AFRY, 2022).⁶

⁵ Detta kräver förändrade anställningsavtal, något som diskuterades under lokaliseringsutredningen och som kommunen då ställde sig positiva till.

⁶ Bilparkering för bibliotekets anställda var inte inkluderade i Mobilitetsutredningen som genomfördes i juni 2021. Utredningen för dessa platser inkluderades i Parkeringsutredningen för Huddinges nya kommunhus (AFRY, 2022).

5.2 Bedömning av parkeringsbehov för bil

Parkeringsförslaget för en ny lokalisering vid Paradisbacken innebär att genom mobilitetsåtgärder sänka parkeringstalet med 50 procent, vanligtvis ger kommunen högst 30 procent reduktion. För att uppnå en högre reduktion än normalt krävs en väl genomtänkt planlösning och anpassning av byggnaden utifrån ett mobilitetsperspektiv. Dessutom krävs att mobilitetsfrågan får en egen organisation och att kommunen arbetar kontinuerligt med att förbättra villkoren för de som reser på annat sätt än med privat bil. Stödet för ett sådant arbetssätt antas vara högt inom kommunen, i senaste CERO-analysen uppgav 59 procent stöd för att Huddinge kommun skall arbeta för sänkta utsläpp vid arbetspendling, se avsnitt 4.3.

I Tabell 3 redovisas parkeringsbehovet före respektive efter reduktionen med hänsyn till mobilitetsåtgärder och befintliga bilpoolsbilar.⁷

Tabell 3. Reduktion av antal parkeringsplatser enligt Huddinge kommuns riktlinjer samt behov av bilpoolsplatser.

	Före reduktion (enligt p-norm och befintliga p-platser)	Efter reduktion	Differens
Antal bilparkeringsplatser	192	96	-96
Antal befintliga bilpoolsbilar	52	52	0
Antal tjänstebilar som används som egen bil och ersätts med bilpoolsbilar	48	16	-32
Antal nya bilpoolsbilar till följd av reduktionen av parkeringsplatser	0	16	+16
Antal bilparkeringsplatser till bibliotekets anställda	4	2	-2
TOTALT	292	182	-110

För bilparkeringen föreslås att samnyttjandemöjligheter ses över i Forellgaraget och Paradisgaraget. Båda garagen ligger inom kravet om acceptabelt gångavstånd till arbetsplatsen. Det totala antalet bilparkeringsplatser som krävs vid lokalisering av ett nytt kommunhus vid Paradisbacken är 180 platser. Av dessa bör 19 platser ligga på tomten för att tillgodose tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga. Även hälften av bilpoolens platser bör inrymmas på, eller i nära anslutning till, tomten. Det totala parkeringsbehovet på/intill tomten blir således omkring 61 platser och dessa föreslås förläggas i garage under det nya biblioteket bredvid kommunhuset. På Paradistorget finns idag 41 platser som nyttjas för besök till vårdcentralen och Folk tandvården samt några platser som hyrs ut av Hüge Bostäder AB. Besöksplatserna till vårdcentralen och Folk tandvården omlokaliseras i samband med flytt av verksamheterna. De platser som Hüge Bostäder AB hyr ut ska ersättas vid nybyggnation av kommunhuset, dessa föreslås förläggas till Paradisgaraget.

Resterande behov om 119 platser för kommunhuset, varav 42 ska vara bilpoolsplatser, kan förläggas på andra, närliggande, platser. Den nya lokaliseringen av kommunhuset i närheten av centrala Huddinge ger goda möjligheter till samnyttjande av befintlig parkering i både Paradisgaraget och Forellgaraget. Garagen ligger nära det nya kommunhuset och består delvis av centumparkering. Centumparkering och arbetsplatsparkering har generellt gynnsamma förutsättningar för samnyttjande. Även vid Storängshallen finns möjligheter att samnyttja parkeringsplatserna med verksamheten. Kommunanställda bör inte, annat än i undantagsfall, kunna hyra en specifik plats.

⁷ Skillnaden mellan denna sammanställning och parkeringsbehovet som presenterades i den första mobilitetsutredningen är att den planerade BTA: n för kommunhuset har uppdaterats, parkering för anställda på biblioteket har tillkommit samt en justering av ett mindre avrundningsfel.

I *Parkeringsutredningen för Huddinges framtida kommunhus* (AFRY, 2022) genomfördes en beläggningsstudie i december 2021 som visade på ett överskott av antalet parkeringsplatser i Huddinge centrum. Speciellt i Forellgaraget och på markparkeringen vid Storängshallen (AFRY, 2022). Enligt en parkeringsutredning i Huddinge centrum framtagna på uppdrag av Hüge Bostäder AB i mars 2022 råder en balans mellan efterfrågan och utbud av parkeringsplatser i centrala Huddinge (RSD, 2022). I utredningen inventerades Forellgaraget och Paradisgaraget och utredningens slutsatser var att hela parkeringsbehovet för kommunhuset (100–150) inte rekommenderades förläggas i Paradisgaraget och Forellgaraget. Detta då det skulle innebära en så kallad parkeringsdämpning för butiker och andra verksamheter i centrum vilket skulle leda till minskad ekonomisk omsättning för dessa. I beräkningarna framgår att 50 parkeringsplatser i garagen redan är upplåtna till kommunen. Utredningen visar också att om totalt 75 parkeringsplatser i Paradisgaraget och Forellgaraget upplåts till kommunens verksamhet påverkas centrumets verksamheter mycket lite, nästintill inte alls (RSD, 2022).

De båda utredningarna sammanslaget visar att av de resterande 119 parkeringsplatserna som behöver lösas för kommunhuset kan 75 platser inrymmas i de befintliga parkeringsgaragen Paradisgaraget och Forellgaraget. Resterande 44 platser kan men fördel samnyttjas med verksamheter i Storängshallen. Storängshallens markparkering inrymmer 160 platser och har en låg beläggning under kontorstider. Majoriteten av verksamheterna i Storängshallen äger rum på kvällar och helger.

Tabell 4. Behov av bilparkeringsplatser vid nya kommunhuset.

Bilparkering	Antal platser	Kommentar
Platser för rörelsehindrade samt bilpoolsplatser för anställda nära kommunhusets entré	60–65 (61)	Cirka 60 platser inryms i garage under Paradistorget
Resterande bilpoolsplatser	40–45 (42)	Platserna bör förläggas i Paradisgaraget
Parkering för anställda och besökare	30–35 (33)	Kan samnyttjas med besöksparkering i Paradisgaraget och Forellgaraget (kostnaden bör återspegla det mer centrala läget)
Parkering för anställda	45–60 (44)	Kan samnyttjas med verksamheter vid Storängshallen
Parkering för anställda vid biblioteket	2	Valfri placering
TOTALT	182	Minsta antal platser som krävs

6 Slutsatser och rekommendation

I detta kapitel presenteras slutsatser och rekommendationer för mobilitets- och parkeringslösningarna. Utgångspunkterna för bedömningarna och rekommendationerna är Huddinge kommuns planer och ambitioner för Huddinge centrum, de resvanor som presenteras i CERO-analysen och den omvärldsanalys som tagits fram.

Huddinge kommun har en tydlig vision för framtidens Huddinge centrum. Bland annat att bilen behöver lämna plats för hållbara färdmedel. Målen och riktlinjerna för mobility management och parkering i kommunen pekar i samma riktning. CERO-analysen visar dock tydligt att en stor andel av de anställda tar bilen till arbetet och har gjort så under de år som resorna har mätts. Dessa två förhållanden tyder på att det finns en skillnad mellan hur de kommunanställda reser idag och hur resandet kommer att behöva se ut i framtiden om kommunens mål ska uppnås. Omvärldsanalysen visar på att det finns flera osäkerheter kring hur resandet till och från kontoren kommer att utvecklas. Troligtvis kommer kontorsarbetare inte åka till kontoret lika många dagar i veckan som före pandemin. Detta indikerar att det, på en övergripande nivå, inte kommer behövas lika många parkeringsplatser som tidigare då färre personer förväntas vara fysiskt på plats på kontoret samtidigt. Det kan dock finnas tillfällen då samtliga medarbetare behöver vara på plats samtidigt, exempelvis vid större personalmöten. Omvärldsbevakningen visar även att det finns tydliga exempel på företag som lyckats förändra de anställdas resvanor, exempelvis SEB.

Det nya kommunhusets lokaliseringsprogram baseras på att de anställda jobbar hemifrån i större utsträckning. Detta antagande ligger därför även till grund för denna mobilitetsutredning. Med det antagande som gjorts i lokaliseringsprogrammet kommer ca 15 procent av de anställda att kunna få en parkeringsplats, jämfört med ungefär 40 procent som uppgav att de tar bilen i kommunens senaste CERO-analys.

45 procent av alla anställda har mindre än 10 kilometer till jobbet vilket motsvarar en ca 30 minuter cykelresa. Resan blir ännu kortare med elcykel. Hur många av dessa som tar bilen, och som har möjlighet att byta till cykel vet vi idag inte. Med erbjudande om tjänstecykel och möjlighet att prova på elcykel via cykelpoolen kan antalet cyklister öka. Tillsammans med säker cykelförvaring och bra dusch- och tvättförutsättningar kan fler personer med längre avstånd till jobbet använda cykeln en eller ett par gånger i veckan.

32 procent av alla som svarade på CERO-analysen kan tänka sig att byta till kollektivtrafik förutsatt att turtätheten är högre. Det nya läget ökar inte turtätheten i sig men skapar närhet till fler busslinjer. På sikt planerar även trafikförvaltningen för ökad turtäthet i pendeltågstrafiken.

Att arbeta med sänkta parkeringstal för bil är en del av samhälls- och trafikplaneringen och ett verktyg för att stödja ett hållbart resande. När parkeringstalen sänks krävs ett omfattande arbete med mobilitetsåtgärder. För att lyckas med mobilitetsåtgärderna och beteendeförändringen behöver kommunen arbeta aktivt och långsiktigt med de anställdas mobilitetsvanor. Kommunen behöver ha acceptans för frågorna på ledningsnivå för att kunna styra ett verksamhetsövergripande arbete över tid. Bedömningen är att det är möjligt att sänka parkeringstalet vid den nya lokaliseringen med 50 procent. Det innebär också att Huddinge kommun måste föregå med gott exempel i sitt aktiva arbete före, under och efter flytten. För att bibehålla de anställdas förändrade resvanor ska de rekommenderade mobilitetsåtgärderna regelbundet utvärderas och följas upp för att de fortsatt ska upplevas attraktiva och aktuella.

Att anlägga för många nya bilparkeringsplatser i Huddinge centrum riskerar att motverka den utveckling mot täthet och hållbart resande som kommunen eftersträvar. Nybyggnation av för många bilparkeringsplatser riskerar också att skapa ett större utbud än nödvändigt. Det finns även risker med att anlägga för lite bilparkeringsplatser då det kan få överspillseffekter till kringliggande områden och/eller på gatumark. Den övergripande rekommendationen som blir gällande för den nya lokaliseringen är att i möjligaste mån nyttja och samnyttja befintlig bilparkering innan ny byggs.

Sammanfattning av övergripande rekommendationer:

- Arbeta aktivt och långsiktigt med de anställdas resvanor på en förvaltningsövergripande nivå.
- Erbjud en variation av mobilitetstjänster som sys ihop till ett paket, den anställde ska inte behöva leta på flera olika ställen för att hitta det hen söker.
- Flytta resor från bil till andra färdmedel genom cykelfrämjande åtgärder och kampanjer som belyser alla fördelar med att cykla till jobbet. Erbjud subventionerade kollektivtrafikkort i samband med kommunikationsinsatser för att främja kollektivtrafikresor. Bilparkeringsplatser bör avgiftsbeläggas med marknadsmässiga avgifter för att belysa de faktiska kostnaderna för parkering.
- Bygg i första hand bilparkering på befintliga parkeringsytor och se över samnyttjandemöjligheter.
- När ny bilparkering byggs bör denna förläggas i yteffektiva lösningar så som garage och/eller mobilitetshus.
- Skapa flexibla lösningar för bilparkering som tar höjd för ett förändrat resande.

7 Referenser

AFRY (2022). Parkeringsutredning för Huddinges framtida kommunhus, 2022-01-28.

Andersson, E. (2021). Så ser kontoret ut efter pandemin. Svenska Dagbladet <https://www.svd.se/sa-ser-kontoret-ut-efter-pandemin>

Arbetsmiljöverket (2021). Arbetsställning och belastning – Ergonomi. <https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/arbetsstallning-och-belastning--ergonomi/>

Cedronius, K. (2021). Hybridkontoret – det nya normala?
<https://www.prevent.se/arbetsliv/ovrigt/2021/hybridkontoret--det-nya-normala/>

Christiansen et al, (2017), Parking facilities and the built environment, Transportation Research A, Transportation Research Procedia 25 (2017) 4185–41

Energimyndigheten (2021). Forskarnytt: Parkeringsnormer och mobilitet [video, zoom]

Förvaltarforum (2021). Bättre mobilitetslösningar för alla. <https://forvaltarforum.se/2021/05/17/hallbara-mobilitetslosningar-for-alla/>

Hammarkrantz, S. (19 februari 2021). Så funkar Spotifys nya "jobba där du vill" – koncept. Chef. <https://chef.se/sa-funkar-spotifys-nya-jobba-dar-du-vill-koncept/>

Huddinge kommun (2014). Huddinge kommun översiktsplan 2030.
https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/strategi/oversiktsplan-2030/oversiktsplan-huddinge-kommun-2030

Huddinge kommun (2016a). Parkeringsprogram för Huddinge kommun. KS-2014/1646.353.
https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/program/parkeringsprogram/parkeringsprogram.pdf

Huddinge kommun (2016b) Mobility managementplan för Huddinge kommun. KS – 2015/894.479.
<https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/trafik-och-resor/mobility-management/mobility-managemen-plan-for-huddinge-kommun.pdf>

Huddinge kommun (2017) Zonindelning Huddinge C och Stuvsta, 2017-02-27. Diarienummer: KS-2016/2475.353. Hämtad (2021-01-11):
<https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/trafik-och-resor/parkering/parkeringsavgifter/karta-zon-a-huddinge-c-och-stuvsta.pdf>

Huddinge kommun (2017a). Kollektivtrafikplan för Huddinge kommun. Diarienummer: KS-2015/48.
https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/plan/kollektivtrafikplan/kollektivtrafikplan.pdf

Huddinge kommun (2020) BILAGA 3: PLANERINGSUNDERLAG - PARKERING OCH MOBILITET FÖR, 2020-05-20

Huddinge kommun. (19 januari 2021). Utvecklingsplan för kommundelarna Sjödalen och Fullersta med fokus på centrala Huddinge.
<https://www.huddinge.se/contentassets/767fab155441451f81ed3b41c8e629ab/samradsforslaget-till-utvecklingsplan-sjodalen-fullersta.pdf>

Huddinge kommun. (maj 2014) Översiktsplan 2030.
https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/strategi/oversiktsplan-2030/oversiktsplan-huddinge-kommun-2030

Grundberg Wolodarski (2021) Så planerar Ericsson arbetsplatsen efter pandemin, Dagens Industri.
<https://www.di.se/nyheter/sa-planerar-ericsson-arbetsplatsen-efter-pandemin/>

Region Västerbotten (2021) Hållbara Transporter. <http://hallbararesor.nu/om-projektet/>

RSD (2022) Huddinge Centrum – Parkeringsutredning. Mars 2022.

Paulsson, H. (2020) Lagom är bäst – regional utveckling bortom covid-19.
<https://www.arkitekt.se/app/uploads/2020/12/Helena-Paulsson.pdf>

Paulsson, H. & Sandell, T. (2020) Mellanstora städer kan bli vinnare efter covid-19, Arkitekten
<https://arkitekten.se/debatt/mellanstora-stader-kan-bli-vinnare-efter-covid-19/>

Persson, T. (2020) SEB:s cykelsatsning minskade bilpendlandet med 85 %. Dagens Industri.
<https://www.di.se/nyheter/seb-s-cykelsatsning-minskade-bilpendlandet-med-85-procent/>

Roth, A., Hult, C., & Hult, Å. (2018). Sänkt p-tal som Drivkraft för Attraktiv Stadsbyggnad och hållbar Mobilitet.

Stockholms handelskammare (2021) *Förändrade vanor efter pandemin- så påverkas arbetsplatserna och staden.* https://chamber.se/sites/default/files/2021-04/Kontorsrapporten_4.pdf

Sundman, A. (2019). *Mo-Bo Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur: Innovationsprojekt inom programmet Viable Cities 2018–2019. Med stöd från Vinnova, Energimyndigheten och Formas*

Trafikverket (2012) Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil: En undersökning av arbetet i tio svenska kommuner

Winslott Hiselius, L & Arnfalk, P. (2021). Förändrade arbets- och resmönster består efter pandemin.
<https://www.k2centrum.se/artikel/forandrade-arbets-och-resmonster-bestar-efter-pandemin>

Österberg, T. (2021). Ericssons vd tror på mera hemmajobb. Svenska Dagbladet.
<https://www.svd.se/ericssons-vd-tror-pa-mera-hemmajobb>

Bilaga A – beräkning av ytor

Ytanspråk för parkering och mobilitetstjänster

I följande kapitel redovisas översiktliga ytbehov. *Tabell 5* redovisar de ytor som bil- och cykelparkering samt de olika mobilitetsåtgärderna antas uppta för ett nytt kommunhus vid Paradisbacken.

Tabell 5. Ytanspråk för parkeringsplatser och tjänster.

Ytanspråk för parkeringsplatser och tjänster		
Bil	Antal parkeringsplatser	Kvm (BTA)
Bilplatser i garage eller på tomt för rörelsehindrade (10%) och anställda (10%)	19	529 ^a
Bilpoolsplatser, anställda (valfri placering)	84	2 311
Bilparkeringsplatser för bibliotekets anställda	2	55
Bilplatser utomhus, anställda och besökare (ej reserverad plats)	77	2 116
TOTALT	182	5 011
Cykel		
Cykelplatser, anställda*	250	375
Cykelplatser, extra pga. reduktion av bilplatser	32	48
Cykelpoolsplatser	15	45
Cykelplatser, besökare (utomhus)	49	91
TOTALT	346	559
Övriga tjänster		
Cykelservice (Tvätt + verkstad)	-	20
Omlädningsrum	-	80
Hjälmförvaring + möjlighet till laddning av elcykel	-	5
Leveransskåp ⁹	-	0
Klädttvättsservice (kemtvtätt + tvättmaskin)	-	6
Skåp för bilbarnstol/takräcke/cykelställ	-	20
TOTALT		131

* Cykelparkeringsplatserna för anställda uppgår totalt till 250, varav cirka en tredjedel bör förläggas i låst rum, en tredjedel utomhus med möjlighet till ramlås och valfri placering av resterande.

Detaljer av beräkningar för ytanspråk

Det nya kommunhuset på Paradisbacken 33 är lokaliserat i parkeringszon A och därmed gäller nedanstående parkeringstal för cykel och bil (*Tabell B1*).

Tabell B1. Parkeringstal i Zon A.

P-tal Huddinge, parkeringszon A		
Cykel, verksamhet (anställda och besökare)	13 platser/1000 kvm BTA	0,013 platser/BTA
Bil, verksamhet (anställda och besökare)	10 p/1000 kvm BTA	0,01 platser/BTA
Bibliotek/publika ytor (särskild utredning)	10 p/1000 kvm BTA (besökare)	0,01 platser/BTA

^a En bilparkeringsplats i en anläggning tar 25–30 kvm i anspråk, inkl. körvägar och ramper. I utredningen används medelvärdet 27,5 kvm/parkering i beräkningarna.

⁹ Utrymme för leveransskåp beräknas till 10 kvm och kan läggas till om önskemål om detta från anställda uttrycks.

Tabell B2 redovisar de ytor som bil och cykel upptar. För bilparkering inkluderar det även manövreringsyta.

Tabell B2. Ytor för bil, cykel och lådcykel.

Ytanspråk per parkeringsplats	
Yta bil	27,5 kvm
Yta cykel	1,5 kvm
Yta lådcykel (inkl. manövreringsyta/gång)	6 kvm

Figur B1 redogör för bibliotekets och kommunhusets ytor (BTA planer). Underlaget levererades av White arkitekter 2022-05-18.

Bibliotek - ljus BTA			
LANK PLAN 02-03	Nybyggnad	Ljus	235 m ²
PLAN 02 - BIBLIOTEK	Nybyggnad	Ljus	1120 m ²
PLAN 03 - BIBLIOTEK	Nybyggnad	Ljus	1277 m ²
PLAN 04 - BIBLIOTEK	Nybyggnad	Ljus	1127 m ²
3759 m ²			

Bibliotek - mörk BTA			
PLAN 01 - BIBLIOTEK GARAGE	Nybyggnad	Mörk	2040 m ²
PLAN 05 - BIBLIOTEK	Nybyggnad	Mörk	216 m ²
2256 m ²			

Bibliotek - ev. bjälklagsöppningar BTA			
PLAN 03 - BIBLIOTEK	Öppning		26 m ²
PLAN 04 - BIBLIOTEK	Öppning		176 m ²
			202 m ²
* Förslaget redovisar ev. bjälklagsöppningar som BTA			Summa Bibliotek 6217 m ²

Kommunhus - ljus BTA			
PLAN 01 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus	115 m ²
PLAN 01 - KOMMUNHUS	Ombyggnad	Ljus	1235 m ²
PLAN 02 - KOMMUNHUS	Ombyggnad	Ljus	1740 m ²
PLAN 03 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus	242 m ²
PLAN 03 - KOMMUNHUS	Ombyggnad	Ljus	3198 m ²
PLAN 04 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus	19 m ²
PLAN 04 - KOMMUNHUS	Ombyggnad	Ljus	3195 m ²
PLAN 05 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus	14 m ²
PLAN 05 - KOMMUNHUS	Ombyggnad	Ljus	3088 m ²
PLAN 06 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus	2953 m ²
PLAN 07 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus	1224 m ²
17023 m ²			

Kommunhus - ljus BTA 75%			
PLAN 01 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus 75%	22 m ²
PLAN 01 - KOMMUNHUS	Ombyggnad	Ljus 75%	1146 m ²
PLAN 02 - KOMMUNHUS	Nybyggnad	Ljus 75%	301 m ²
PLAN 02 - KOMMUNHUS	Ombyggnad	Ljus 75%	1480 m ²
2948 m ²			

Figur B1. Ytor för biblioteket och kommunhuset som parkeringstalet är baserat på.

Utifrån parkeringsriktlinjerna (Tabell B1) samt de ytor som cykel- och bilparkering upptar (Tabell B2) tillsammans med ytorna för den nya lokaliseringen vid Paradisbacken (Tabell B6) har antalet bil- och cykelparkeringar tagits fram. Parkeringstalet reduceras med 50 procent. Antalet parkeringsplatser samt ytanspråket för dessa före respektive efter reduktionen redovisas i Tabell B3.

Tabell B3. Yta, före och efter reduktion. Samtliga värden är avrundade. *=publika ytor är ej medräknat.

	Före reduktion	Efter reduktion
Antal bilparkeringsplatser	192	96
Yta bilparkering (BTA)	5 290	2 645
Antal cykelparkeringsplatser	250	282
Yta cykelparkering	375	423

För att uppnå flexibla parkeringstal måste ett antal mobilitetsåtgärder implementeras, där bilpool är en åtgärd. Idag finns det 52 poolbilar i kommunen. Det finns även 48 bilar som nästintill är som en "egen" bil dvs. en bil per person. Dessa 48 antas kunna nyttjas mer effektivt. Ett rimligt antagande är att tre personer skulle kunna dela på ett fordon dvs. de 48 bilarna skulle kunna ersättas med 16 bilpoolsbilar. Det resulterar i ett totalt behov av 68 bilpoolsbilar (52+16) för verksamheter. Observera att 68 bilpoolsbilar är enbart för verksamheter och inkluderar inte de bilpoolsbilar som tillkommer till följd av reduktionen av det flexibla parkeringstalet. Några av de övrigt föreslagna mobilitetsåtgärderna upptar yta, vilket redovisas i *Tabell B4*.

Tabell B4. Yta mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsåtgärd	Yta (kvm BTA)	Kommentar
Cykelpool	45	10 cyklar + 5 lådcyklar
Leveransskåp	10	
Cykelservice (tvätt + verkstad)	4	
Omklädningsrum	80	40 kvm per omklädningsrum, inkl. 4 duschar Källa: https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1923661
Hjälmförvaring + laddmöjligheter för elcyklar	1	
Skåp för bilbarnstol/takräcke/cykelställ	10	
Klädtvättsservice (kemtvtätt + tvättmaskin)	6	

Då antalet bilparkeringar reduceras med 50 procent krävs fler cykelparkeringar och fler bilpoolsbilar. *Tabell B5* redogör för det ökade behovet av cykelplatser samt bilpoolsbilar i och med reduktionen. Gällande cykelplatser har det antagits att en tredjedel kommer att börja cykla. För bilpoolsplatser visar undersökningar att en bilpoolsbil i snitt ersätter sex stycken privatägda bilar, vilket har fungerat som underlag för uträkningarna.

Tabell B5. Extra antal bil- och cykelparkeringar till följd av reduktion.

Nya parkeringsplatser till följd av reduktionen	
Skillnad reducering bilparkering, antal	96
Antal nya cykelparkeringar	32
Antal nya bilpoolsplatser	16

Utifrån ovanstående tabeller och resonemang har *Tabell B6* sammanställts. I tabellen tydliggörs vilka funktioner som bör ligga inomhus respektive utomhus samt vilka funktioner som har en valfri placering.

Tabell B6. Total yta för kommunhusets nya lokalisering vid Paradisbacken.

Sammanställning		
Funktion inomhus	Antal parkeringsplatser	Kvm (BTA)
Garage bil rörelsehindrade (10%), anställda (10%)	19	529
Cykelparkering, ramlås (anställda)	83,3	125
Cykelparkering, låst rum (anställda)	83,3	125
Cykelparkering, extra pga. reduktion av bilparkering	32	48
Cykelpool	15	45
Cykelservice (Tvätt + verkstad)	-	4
Omklädningsrum	-	80
Hjälmförvaring + möjlighet att ladda elcykel	-	1
Leveransskåp	-	10
Klädttvättservice (kemtält + tvättmaskin)	-	6
Skåp för bilbarnstol/takräcke/cykelställ	-	10
TOTALT		983
Valfri placering		
Bilpoolsparkering, anställda	84	2 311
Cykelparkering, anställda	83,3	125
Bilparkering, bibliotekets anställda	2	55
TOTALT		2 491
Summa inomhus och valfri placering		3 474
Funktion utomhus/parkeringsbyggnad		
Bilparkering, anställda och besökare	77	2 116
Cykelparkering, besökare	49	91
TOTALT		2 207