



Parkeringsutredning för Huddinges framtida kommunhus

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 enheterna och de kommunala bolagen (Huge Bostäder AB och Huddinge Samhällsfastigheter, Husf) på en gemensam plats. Med anledning av detta planerar Huddinge kommun att bygga ett nytt kommunhus med tillhörande bibliotek på fastigheten Paradisbacken 33. Den nya placeringen innebär ett mer centrum- och kollektivtrafiknära läge och möjliggör för ökat samnyttjande av parkeringsplatser på de befintliga parkeringsytorna i centrum.

Syftet med utredningen är att kartlägga befintlig parkering i Huddinge centrum och genomföra en beläggningsstudie av befintliga parkeringar och garage. Utifrån resultatet ska en analys genomföras av vilka parkeringsplatser som är lämpliga att samnyttja samt hur behovet av parkeringsplatser löses för det nya kommunhuset.

I enlighet med Huddinge kommuns parkeringsprogram är fastigheten Paradisbacken 33 belägen i parkeringszon A. Det innebär att 13 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA ska iordningställas för kontorsytor. Då den framtida placeringen av kommunhuset är i ett kollektivtrafiknära läge och att det finns möjlighet till att förändra de anställdas resvanor har det bedömts att en 50%-reduktion av parkeringstalet är rimlig. Efter reduktionen är det totala parkeringsbehovet för både kommunhuset och biblioteket 189 parkeringsplatser.

De parkeringsytor som ingick i beläggningsinventeringen var: Forellgaraget, Paradisgaraget, Storängshallen, markparkering på Paradistorget samt markparkering längs Förrådsgatan norr om Storängshallen. Den genomfördes den 2 december 2021 under tre olika tidpunkter (9–10, 13–14 samt 17:30-18:30). I Paradisgaraget och Forellgaraget finns två plan i respektive garage som tillåter parkering med tillstånd för anställda inom kommunen samt näringsidkare i centrum. Vid inventeringstillfället kl. 13-14 räknades antal bilar som stod parkerade med tillstånd.

Resultatet från beläggningsstudien låg till grund för att analysera om parkeringsbehovet för det framtida kommunhuset kunde inrymmas i befintliga parkeringsanläggningar. Utgångspunkten var antal platser som beräknats i samband med beläggningsstudien. Från denna siffra subtraherades antal belagda parkeringsplatser utifrån maxbeläggningsen. Eftersom beläggningsinventeringen enbart var en ögonblicksbild av den faktiska beläggningsen, gjordes ett påslag av antal parkerade bilar med 15%, för att inte riskera att underdimensionera parkeringsbehovet. Utöver detta subtraherades även tillstånd som var utfärdade till näringsidkare i centrum, eftersom de antas finnas kvar i framtiden. Slutligen fanns det ett antal tillstånd där det rådde osäkerheter till vem de tillhörde. Med anledning av detta antogs det mest troliga scenariot vara att 75% av de okända tillstånden tillhörde boende eller kommersiellt verksamma i Huddinge centrum, varvid denna siffra också subtraherades från totalt antal tillgängliga platser. Detta resulterade att det fanns 223 parkeringsplatser att tillgå, vilket täcker parkeringsbehovet på 189 parkeringsplatser.

Beläggningsstudien visade på en generellt låg beläggning i Forellgaragets övre plan, Storängshallen samt markparkeringen på Paradistorget. I Paradisgaraget var beläggningsen högre, framförallt på de två nedre och mest lättillgängliga planen med endast parkering för besökare. Med antagandet att 75% av de okända parkeringstillstånden är kommersiella eller boendeparkeringar, blir resultatet att det kommer finnas ett överskott på 34 platser totalt i de studerade parkeringsanläggningarna.

Innehållsförteckning

1	Inledning	5
1.1	Syfte	5
1.2	Genomförande	6
1.3	Avgränsning	6
2	Förutsättningar och tidigare utredningar	7
2.1	Huddinge kommuns parkeringsstrategi	7
2.1.1	Parkeringstal	7
2.1.2	Flexibla parkeringstal	8
2.1.3	Mobility management	8
2.1.4	Samnyttjande	8
2.1.5	Parkeringsstyrning	9
2.2	Mobilitetsutredning 2021	9
2.2.1	Förutsättningar för parkeringsutredningen	10
3	Beläggningsstudie	12
3.1	Genomförande	13
3.2	Resultat beläggningsstudie	15
4	Analys av framtida parkeringsbehov	16
4.1	Förutsättningar för analysen	16
4.2	Beräkning av platser till förfogande	16
4.3	Samnyttjande	18
4.4	Lokalisering	18
5	Slutsats och rekommendation	24
5.1	Fortsatt rekommenderat arbete	24
6	Referenser	26
7	Bilagor	27
7.1	Bilaga 1 Kartläggning antal platser och tillstånd	27
7.2	Bilaga 2 Beräkning av utbud-behov	29
7.3	Bilaga 3 Framtida förslag på placering, Nuläge & Andel per parkeringstyp	30
7.4	Bilaga 4 Föreslagna mobilitetsåtgärder från mobilitetsutredningen 2021	31

Konsult: AFRY

Beställare: Huddinge kommun

Datum: 28 januari, 2022

Josefin Johansson, uppdragsledare

Linda Larsson, trafikplanerare

Magdalena Lantz, trafikplanerare

Framsida: AFRY, foto på Paradisgaraget från Huddinge kommun.

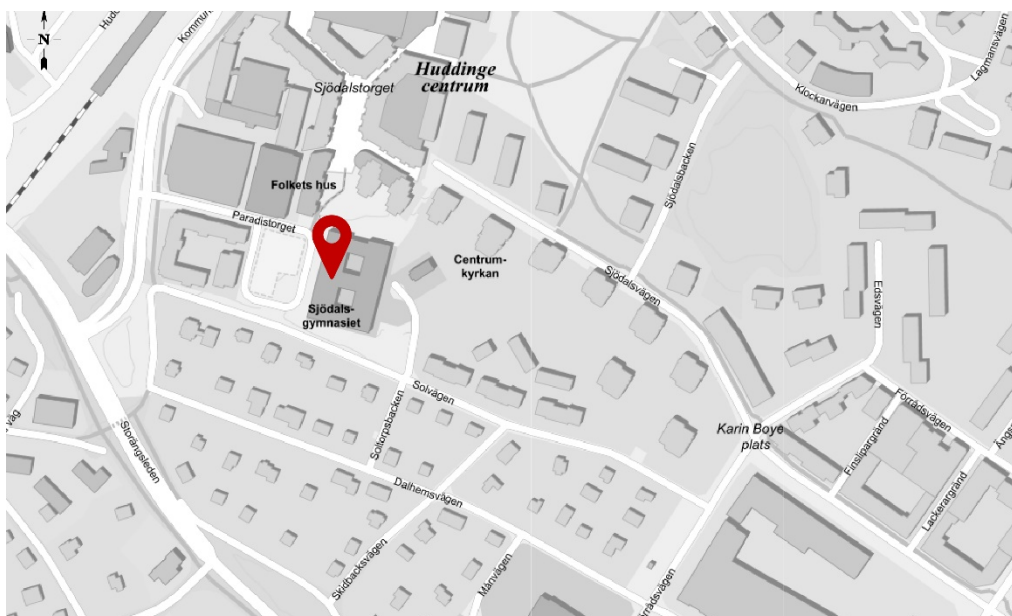
Version:

1.0, slutleverans till Huddinge kommun

0.1, granskningshandling till Huddinge kommun

1 Inledning

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 enheterna och de kommunala bolagen (Huge Bostäder AB¹ och Huddinge Samhällsfastigheter, Husf²) 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. Efter att under våren 2021 ha utrett olika lokaliseringsalternativ har ett beslut fattats i Kommunfullmäktige att förlägga det nya kommunhuset med tillhörande bibliotek på fastigheten Paradisbacken 33, där bland annat vårdcentral och Sjödalsgymnasiet finns idag, se Figur 1 (Kommunfullmäktige, 2021).



Figur 1 Framtida kommunhusets placering.

Den nya placeringen innebär ett mer centrum- och kollektivtrafiknära läge med endast 300 meter gångavstånd till Huddinge pendeltågsstation. Det öppnar också upp för ett ökat resande med kollektivtrafik. Därtill möjliggör det nya läget för samnyttjande av parkeringsplatser på de befintliga parkeringsytorna i centrum.

Parkeringsutredningen baseras på den av AFRY tidigare framtagna mobilitetsutredningen (2021) för det framtida kommunhuset (AFRY, 2021). Parkeringsbehovet framräknat i mobilitetsutredningen används i denna utredning för att säkerställa att det nya kommunhuset har tillgång till bilparkeringsplatser i Huddinge centrum.

1.1 Syfte

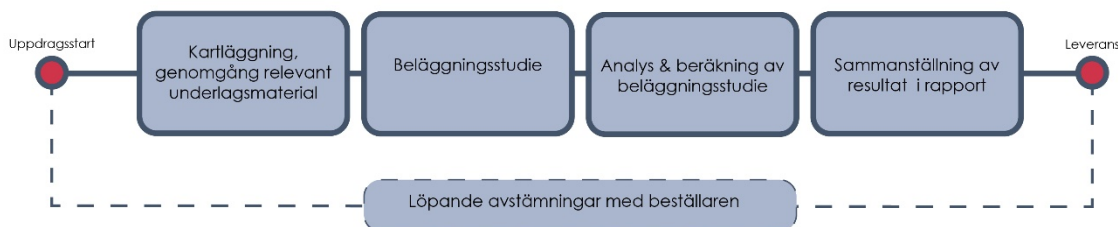
Syftet med utredningen är att kartlägga befintlig parkering i Huddinge centrum och genomföra en beläggningsstudie av befintliga parkeringar och garage. Utifrån resultatet ska en analys genomföras av vilka parkeringsplatser som är lämpliga att samnyttja samt hur behovet av parkeringsplatser löses för det nya kommunhuset.

¹ Huge Bostäder AB äger, utvecklar och förvaltar bostäder och lokaler i Huddinge kommun. Dessutom äger och förvaltar bolaget Huddinge Centrum samt tre mindre centrumanläggningar.

² Huddinge Samhällsfastigheter AB äger, utvecklar och förvaltar sitt innehav av kommunala fastigheter för att tillgodose kommunens behov av ändamålsenliga lokaler som till exempel skolor, förskolor och äldreboenden. Bolaget bedriver även idrotts- och friluftsvksamhet på idrottsplatser.

1.2 Genomförande

Utredningen har på ett systematiskt sätt följt processen som tydliggörs i Figur 2. Löpande avstämningar med beställaren har skett parallellt genom hela processen.



Figur 2. Genomförandeprocessen av parkeringsutredningen.

1.3 Avgränsning

Inom ramen för utredningen har följande avgränsningar gjorts:

- Fem parkeringsanläggningar i centrala Huddinge har inventerats: Forellgaraget, Paradisgaraget samt markparkeringarna på Paradistorget, vid Storängshallen och Förrådsgatan.
- Paradisgaraget plan 5 & 6 utgörs av boendeparkering och inventerades inte i denna utredning då dessa skulle kvarstå orörda.
- Sjödalsgaraget inventerades inte då behovet inte var nödvändigt på grund av enbart tillståndsparkering samt att AFRY saknade tillgång till garaget.
- Utredningen fokuserar enbart på bilparkering. Cykelparkering ligger därför inte inom ramen för denna utredning.
- Det pågår en diskussion om att bygga ett parkeringsgarage under det nya biblioteket på Paradistorget. Dessa eventuella platser är inte en del av den här utredningen.

2 Förutsättningar och tidigare utredningar

I kommande avsnitt beskrivs relevanta begrepp från Huddinge kommuns parkeringsstrategi. Vidare presenteras kortfattad sammanfattning av den mobilitetsutredning som genomfördes under våren 2021 och som ligger till grund för denna utredning. Även det totala parkeringsbehovet för det blivande kommunhuset tydliggörs i kommande avsnitt.

2.1 Huddinge kommuns parkeringsstrategi

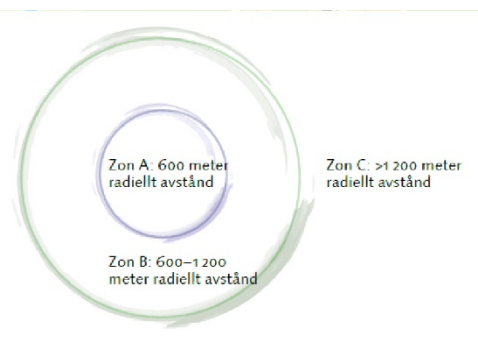
Huddinge kommun använder sig av ett framtaget parkeringsprogram med riktlinjer för hur parkering ska hanteras vid nybyggnation. Riktlinjerna ska tillämpas vid planering av det nya kommunhuset. I följande avsnitt introduceras begrepp från parkeringsprogrammet så som parkeringstal, mobility management, flexibla parkeringstal, samnyttjande och parkeringsstyrning.

2.1.1 Parkeringstal

Ett parkeringstal anger hur många parkeringsplatser för bil som ska iordningställas vid nybyggnation av bostäder och verksamheter, som exempelvis ett flerbostadshus eller kontor. I Huddinge kommun mäts parkeringstalet i antal parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter (kvm) bruttoarea (BTA). Parkeringstalet brukar variera inom en kommun beroende på hur centralt byggnaden är placerad och generellt sett tillämpas ett zon-system. Inom Huddinge kommun finns det tre olika parkeringszoner (A-C), där kommunhusets tilltänkta lokaliseringalternativ på Paradisbacken 33 ligger i parkeringszon A, se Figur 3 och Figur 4. De fastigheter som är lokaliserade i zon A betraktas som mycket stationsnära lägen där yteffektivt byggande ska främjas och där markparkering bör undvikas (Huddinge kommun, 2016a). Parkeringsprogrammet anger att det ska iordningställas 13 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA för kontor i Zon A, vilket därmed är parkeringstalet för det nya kommunhuset.



Figur 3. Parkeringszoner i centrala Huddinge utmarkerat med det framtida kommunhuset (Huddinge kommun, 2017).



Figur 4. Avstånd för Huddinge kommuns parkeringszoner (Huddinge kommun, 2017).

I parkeringsprogrammet anges även riktlinjer för acceptabla gångavstånd för olika typer av parkering (Huddinge kommun, 2016a). I samband med ny exploatering bör gångavståndet från bilparkering till målpunkt maximalt vara:

- Besökare 200 meter
- Boende 400 meter
- Arbetspendlare 600 meter

Enligt Huddinge kommun (2016a) definieras arbetspendlare som de som åker till sitt arbete i Huddinge. Det innebär att 600 meter är det avstånd som kommer att vara vägledande för de anställda i det framtida kommunhuset.

2.1.2 Flexibla parkeringstal

Vid nybyggnationer inom zon A arbetar Huddinge kommun med flexibla parkeringstal. Det innebär att byggaktören kan tillgodose sig en reduktion på antalet bilparkeringsplatser som behöver byggas utifrån platsens parkeringstal. Varje projekt har unika förutsättningar och bedömning av hur mycket reduktion som är lämpligt avgörs från fall till fall efter utredning. För att kunna nyttja reduktionen behöver byggaktören genomföra olika mobilitetsåtgärder som premierar de hållbara färdmedelsvalen, vilket medför att det blir enklare för anställda och besökare att välja de hållbara färdmedelsvalen framför bilen (Huddinge kommun, 2016a). Då Huddinge kommun vill ligga i framkant när det gäller hållbara färdmedelsval så förordas det i mobilitetsutredningen att flexibla parkeringstal tillämpas för det framtida kommunhuset, vilket redovisas i längre ner i avsnitt 2.2.

2.1.3 Mobility management

Mobility Management åtgärder kan innefatta en rad olika åtgärder som exempelvis kampanjer, reserådgivning, parkeringsstyrning och bilpooler. Det är viktigt att behoven anpassas utifrån de lokala förutsättningarna och framtida utvecklingsplaner. Exempelvis är det onödigt att implementera åtgärder som främjar kollektivtrafik om det är en bristfällig kollektivtrafikförsörjning till området. Vidare är det viktigt att åtgärden sätts in vid rätt tidpunkt. Generellt sett brukar det vara mest lönsamt att sätta in åtgärden i samband med att resenären gör en förändring i livet, som exempelvis vid flytt till en ny bostad eller byte av arbetsplats. Det brukar talas om ett "window of opportunity" eftersom människan är mer förändringsbenägen när det sker någon större livsförändring. Även om åtgärden sätts in vid en lämplig tidpunkt är det viktigt att det finns en långsiktighet för den implementerade åtgärden. Enligt Roth, Hult & Hult (2018) är en fem-årsperiod ett lämpligt tidsspänn för att användarna ska hinna anpassa sig till åtgärden.

I dagsläget finns det flera olika beprövade mobilitetsåtgärder, där vissa lämpar sig bättre till boende medan andra är mer lämpliga för anställda. För anställda i det framtida kommunhuset har det exempelvis föreslagits åtgärder som realtidsinformation i entrén, cykelservice, förmånscykel, rabatterade kollektivtrafikkort samt test-cyklistprojekt, vilket redovisas mer ingående i mobilitetsutredningen (AFRY, 2021).

2.1.4 Samnyttjande

Huddinge kommun arbetar med samnyttjande av parkeringsplatser och tar upp huvudkrav för en praktisk implementering i parkeringsprogrammet. Sammanfattningsvis innebär samnyttjande av parkering att samma parkeringsplats används av olika verksamheter vid olika tidpunkter och på så vis ger en mer effektiv parkeringshantering. Samnyttjande är främst effektivt för parkeringar vid arbetsplatser som även kan nyttjas av flera andra verksamheter som har sin parkeringsefterfrågan utanför kontorstid. Det är inte önskvärt att samnyttja för stor del av boendeparkeringar då det kräver och uppmuntrar att

boende tar bil bilen till jobbet för att tillåta att parkeringen används av andra verksamheter.

2.1.5 Parkeringsstyrning

Att anlägga parkeringsplatser anses ofta vara dyrt, i synnerhet om parkeringsplatserna anläggs på attraktiv mark, vilket i storstadsregioner oftast också innebär kollektivtrafiknära lägen. Sundman (2019) uppger att entreprenadkostnaden för en parkeringsplats på ett parkeringsdäck är mellan 50 000–100 000 kronor, medan entreprenadkostnaden för en parkeringsplats i ett nedschaktat garage ligger mellan 350 000–450 000 kronor.

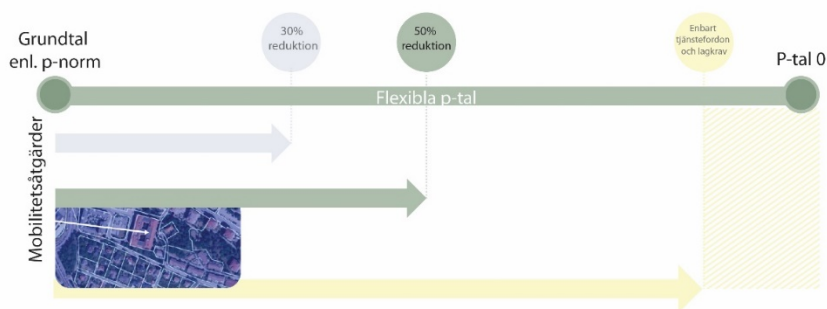
Ett av målen i Huddinges parkeringsprogram lyder: *"Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader."* (Huddinge kommun, 2016b). Parkeringsavgifter har därför visat sig vara ett effektivt styrmedel för att de som faktiskt nyttjar parkeringsplatserna också är de som ska betala för parkeringen. Genom att avgiftsbelägga parkering på kommunens gatumark så finns en möjlighet att styra boende och arbetande till parkering på kvartermark, till följd av att den avgiftsfria parkeringen på gatumark försvinner. Sedan april 2021 är gatorna i centrala Huddinge avgiftsbelagda (Huddinge kommun, 2022).

2.2 Mobilitetsutredning 2021

Exempel på avgiftsbeläggning för arbetsplatsparkering

I Karlstad infördes avgifter för de arbetande på centralsjukhuset. Detta till följd av att det uppdagats att många av de arbetande tog bilen till jobbet, eftersom deras boendeparkering hemma var avgiftsbelagd medan det var gratis att parkera på jobbet. Detta medförde att många tog bilen till jobbet fastän de hade gång- och cykelavstånd till arbetet. I många fall var bilresorna från bostad till jobbet kortare än fem kilometer. I samband med introduktionen av avgiften på 50 öre/h, så minskade bilåkandet medan gång- och cykelandelen för pendlingsresorna ökade. Samtidigt upplevdes en ökad ordning i den befintliga parkeringsanläggningen (Trafikverket, 2012).

I samband med att de tre olika lokaliseringalternativen utreddes under våren 2021, så tog AFRY fram en mobilitetsutredning. Mobilitetsutredningen redogjorde hur flexibla parkeringstal kan tillämpas genom en implementering av olika mobilitetsåtgärder. För det lokaliseringalternativ som nu valts, Paradisbacken 33, ansågs en reduktion med 50% av parkeringstalet vara lämplig (Figur 5). Bland annat för att Paradisbacken är beläget i ett kollektivtrafiknära läge, men också för att det finns en större förändringsbenägenhet gällande de anställdas resvanor i samband med en arbetsplatsflytt.



Figur 5. För Paradisbacken föreslås en reduktion med 50% av parkeringstalet.

I mobilitetsutredningen redogörs den yta som krävs både för mobilitetsåtgärderna och parkeringsplatser. Då denna utredning fokuserar på bilparkeringsplatser så redogörs antal parkeringsplatser från mobilitetsutredningen i Tabell 1. Det totala antalet parkeringsplatser är det totala bilparkeringsbehovet för kommunanställda, Hüge och Husf efter det att den 50% reduktionen tillämpas. Dock är det viktigt att understryka att för att den 50% reduktionen ska vara möjlig, så måste det göras ett omfattande arbete med olika mobilitetsåtgärder. För att mobilitetsåtgärderna ska få effekt så behöver en mängd mobilitetsåtgärder som föreslås i mobilitetsutredningen att genomföras (AFRY, 2021), se bilaga 4. Det är ett gediget arbete och för att uppnå önskad effekt så måste planeringen av mobilitetsåtgärderna påbörjas i god tid innan kommunhuset är färdigbyggt.

Tabell 1. Parkeringsbehovet framräknat i mobilitetsutredningen.

Typ av parkeringsplats	Lokalisering	Antal parkeringsplatser
Garageplats för rörelsehindrade och anställda	Inomhus i garage	19
Bilpool anställda	Valfri placering	84
Bilparkering för anställda och besökare	Utomhus eller i parkeringsbyggnad	78
Totalt parkeringsbehov		181

2.2.1 Förutsättningar för parkeringsutredningen

Det framräknade parkeringsbehovet i mobilitetsutredningen inkluderade inte ytan för det bibliotek som kommer att ligga i anslutning till det nya kommunhuset. För de biblioteksbesökare som tar sig dit med bil antas det att bilparkeringsplatserna kan samnyttjas med de kommunanställdas platser, eftersom de antas nyttja platserna vid olika tidpunkter. Majoriteten av besökarna till biblioteket bedöms dock ta sig till biblioteket genom att gå, cykla eller åka kollektivt.

Då bibliotekets BTA inte inkluderades vid framräknandet av parkeringsbehovet innebär det att biblioteksanställda inte har några reserverade parkeringsplatser och således ansågs en justering av parkeringsbehovet nödvändig. Därmed utfördes följande beräkningsgång:

1. I dagsläget har biblioteksverksamheten i Huddinge cirka 15³ stycken anställda.
2. I Huddinge parkeringsplan uppskattas det att 25% av de anställda åker bil till jobbet, dvs. cirka fyra bilplatser (0,25 * 15 anställda) (Huddinge kommun, 2016b).
3. Anställda till biblioteket och kommunhuset ska ha samma förutsättningar vad gäller val av färdmedel till jobbet. Därför anses det är rimligt att även 50% reduktion av parkeringsplatser ska gälla för biblioteksverksamheten. För biblioteket behövs alltså två bilplatser för anställda efter 50% reduktion.

Utöver ovanstående justering noterades även ett avrundningsfel i beräkningarna från mobilitetsutredningen, se Tabell 2. Dessutom var ett tillkommande behov Husf:s fem driftbilar som kommer att behöva inrymmas i närheten av det nya kommunhuset. Resterande 21 driftbilar som Husf har till förfogande förläggs i drifthuset i Glömsta⁴.

I dagsläget finns det både tillståndsparkeringar och besöksparkering på Paradistorget. I samband med att det nya kommunhuset byggs så planeras biblioteket att förläggas på Paradistorget, vilket medför att dessa parkeringsplatser inte kan ligga kvar och behöver därmed ersättas. Vid framtagandet av mobilitetsutredningen undersöktes parkeringsbehovet för flera olika lokaliseringalternativ. I nuläget, när kommunhuset har en framtida lokalisering, har detaljeringsgraden av parkeringsbehovet ökat. Varvid det konstaterats att dessa parkeringsplatser måste inkluderas som ett ytterligare behov.

Till följd av ovannämnda förändringar av förutsättningarna så har totalbehovet av parkeringsplatser behövt justeras, vilket redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Justerat parkeringsbehov. *se beräkning i avsnitt 4.2.

Typ av parkeringsplats	Antal parkeringsplatser
Totalbehov utifrån mobilitetsutredningen	181
Justering till följd av avrundningsfel	1
Bilparkering biblioteksanställda	2
Driftbilar (Husf)	5
Ersättning besöksparkering på Paradistorget*	8 ⁵
Ersättning tillståndsparkering på Paradistorget*	27
Totalt parkeringsbehov	224

De tre parkeringsplatser som justerats upp till följd av avrundningsfel och biblioteksanställda i tabellen ovan räknas in i behovet för kommunanställda och besökare till kommunhuset i Tabell 1. Summan av antalet platser för denna parkeringstyp blir således 81 istället för tidigare 78.

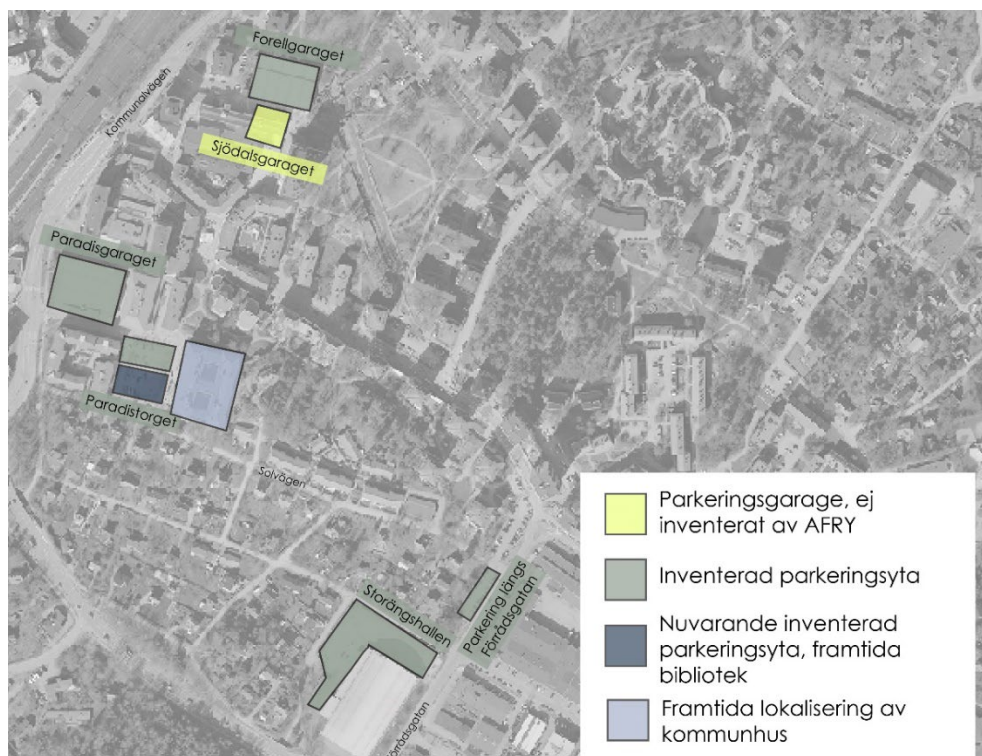
³ Efter samtal med Eva Nilsson på Huddinge huvudbibliotek, 2021-12-20

⁴ Intervju med Ellen Björk den 2021-12-16

⁵ Besöksparkering kan ersättas i sin helhet (14 platser) alternativt tas bort och ej ersättas. Behovet om åtta platser utgår från beräkning baserat på inventeringsresultat.

3 Beläggingsstudie

Parkering i Huddinge centrum som har inventerats i denna utredning innefattar Forellgaraget, Paradisgaraget, Storängshallen, markparkering på Paradistorget, samt markparkering längs Förrådsgatan norr om Storängshallen, se Figur 6.



Figur 6. Parkeringsytor i Huddinge centrum som ingår i parkeringsutredning.

Platserna upptas av dels besöksparkering, dels tillståndsparkering som hyrs av kommunen, verksamma i centrum (kommersiella) eller boende. Hur tillståndsparkering hanteras i beräkningar för parkeringsbuffert och samnyttjande beskrivs i avsnitt 4.2 beräkningspunkt 4. Att behålla platser som kommunalt anställda idag hyr i centrum är inte att rekommendera framöver eftersom behovet av platser för anställda är redan inräknat i mobilitetsutredningen och utbudet blir därmed större än mobilitetsutredningen föreslog.

I Forellgaraget finns totalt 265 platser fördelat på sju plan där besökare tillåts stå i tre timmar. På de två översta planen tillåts även personer med, av Huga utfärdare, tillstånd parkera under en längre tid. Av tillstånden i Forellgaraget är 35 utfärdade till kommunanställda, 23 är kommersiella tillstånd. 17 av tillstånden är okända⁶.

Paradisgaraget som är beläget i direkt anslutning till Paradistorget och det nya kommunhuset består av 620 bilparkeringsplatser fördelat på sex plan. De två översta planen är reserverade till framförallt boende och beaktas inte i beläggingsstudien då dessa platser ska förbli oförändrade. 21 tillståndsparkeringar på plan 5 och 6 tillhör kommunen varav 20 gymnasienämnden och en plats tillhör socialnämnden, därtill hyr SLL två platser⁷. På plan 1 och 3 finns cirka 200 platser där besökare till Huddinge centrum

⁶ Huga hade vid tiden för studien ingen uppgift om tillstånd var uthyrt till näringsidkare, boende eller kommunanställda. Således fick dessa benämningen okända.

⁷ Gymnasiet flyttas/avvecklas när kommunhuset tillkommer varför dessa platser försvinner som behov. SLL vårdcentralen hyr två platser som eventuellt kan komma att tillgängliggöras om vårdcentralen inte ska inrymmas i annan del av centrum. SLLs platser kvarstår i denna utredning pga. oklarheten.

tillåts parkera tre timmar. På plan 2 och 4 förekommer både besöksparkering och tillståndsparkering (utfärdade av Hüge) på totalt 226 platser. Cirka 140 tillstånd finns utgivna varav 90 okänd mottagare⁸ och resterande till kommersiellt verksamma i Huddinge centrum.

Paradistorget består av 41 markparkeringar varav 14 är för besökare. Resterande är förhyrda platser som Hüge hyr ut. Dessa platser försvinner när det nya biblioteket byggs och behöver ersättas.

Förrådsgatan är en markparkering med 41 parkeringsplatser, samtliga är besöksparkeringar där besökare tillåts stå i tre timmar. Vid Storängshallen finns cirka 160 platser⁹ för besökare i tre timmar. Av dessa 160 platser har sju reserverats för en förskola som planeras byggas i närheten av hallen. Dessa sju platser räknas därför bort när samnyttjande mellan kommunanställda och de som nyttjar Storängshallen analyserats.

En sammanställning i tabellform finns i Bilaga 7.1. Ett behovsdiagram för nuläget baserat på beläggningsstudien finns att studera i Figur 9, avsnitt 4.4.

3.1 Genomförande

Beläggningsinventeringen genomfördes torsdagen den 2021-12-02 under tre olika tidpunkter. De tre tidpunkter relevanta att inventera var: 9–10, 13–14 samt 17:30-18:30 och bestämdes i samråd med kommunen. Det första tidsintervallet, 9–10, ansågs relevant för att då har de flesta anställda kommit till arbetet. Mellan 13–14 har även de anställda som jobbar under eftermiddagen kommit till arbetet och troligtvis även dem som varit iväg med bilen över lunchen. Det sista tidsintervallet, 17:30-18:30, har majoriteten av de anställda lämnat arbetet samtidigt som besökarna till Huddinge centrum har börjat anlända. Under detta tidsintervall har även idrottsträningar startat, vilket ansågs intressant eftersom parkeringen vid Storängshallen ingick i studien.

I Paradisgaraget och Forellgaraget finns två plan i respektive garage som tillåter parkering med tillstånd för anställda inom kommunen samt näringsidkare i centrum. Vid inventeringstillfället kl. 13-14 räknades antal bilar som stod parkerade med tillstånd¹⁰. Tillfället mitt på dagen bedöms flest antal som arbetar i centrum parkera där, därav räknades antalet tillstånd under den tidpunkten.

⁸ Se beskrivning av benämningen *okänd* i fotnot 6 ovan.

⁹ Inventeringen och kartläggningen av Storängshallen genomfördes när snö låg på marken. Därav den ungefärliga siffran 160, då parkeringsplatserna räknades via Google Maps. Uppskattningsvis kan dessa platser vara 160±2 platser och för enkelhetens skull har de beräknats till 160.

¹⁰ I samråd med Huddinge kommun. Bedömningen var att beläggningsstudien för näringsidkare och kommunanställda med tillstånd i högst utsträckning stod på parkeringen vid denna tid. Tillståndskontroll tog mer tid att inventera och påverkar ögonblicksbilden varför inventering mellan 9–10 samt 17:30-18:30 bedömdes tillföra mer.

Tabell 3 Beläggning på de olika parkeringsanläggningarna i tidintervallen kl. 9–10, 13–14 samt 17.30–18.30. Kl. 13–14 studerades även antal parkerade bilar med tillstånd.

Parkeringsplats	Plan	Antal platser	Antal parkerade bilar			Varav med tillstånd
			kl. 9–10	kl. 13–14	kl. 17.30–18.30	kl. 13–14
Forellgaraget	1	45	18	36	32	-
	2	17	9	17	17	-
	3	53	17	47	43	-
	4	22	1	2	9	-
	5	53	2	9	12	-
	6	22	1	1	2	1
	7	53	19	27	15	20
	Totalt	265	67	139	130	21
Paradisgaraget¹¹	1	133	75	122	124	-
	2	139	81	99	60	71
	3	70	64	69	62	-
	4	87	20	51	29	10
	Totalt	429	240	341	275	81
Paradistorget		41	24	21	28	-
Storängshallen		160	17	20	24	-
Förrådsgatan		41	20	29	20	-

Beläggingsstudien genomfördes under tre utvalda tillfällen på en dag och visar en därför enbart en ögonblicksbild. Dagen inventeringen skedde sammanföll av en slump med säsongens första snö, vilket försvårade arbetet med att räkna antal parkeringsplatser på främst Förrådsgatan och Storängshallen. Därtill kan snön påverka färdmedelsvalen för besökare och anställda i centrum. Å ena sidan kan det ha påverkat så att personer som vanligtvis väljer att åka kollektivt eller cykla till centrum istället tog bilen denna dag på grund av erfarenheter att kollektivtrafiken påverkas negativt av snö, men även vintercyklister som ännu inte hunnit byta till vinterdäck. Å andra sidan är det rimligt att anta att personer som tänktpendla till jobbet med bil har möjlighet att arbeta hemifrån valde det senare alternativet då första snön är förknippat med ett större tryck eller olycksstatistik på vägarna. Däremot var det så pass lite snö och ingen större nederbörd under dagen att omständigheterna inte bedöms påverka resultatet avsevärt. Och en möjlig påverkan bedöms vara åt hållet att hellre fler än färre bilar parkerade i centrum den dagen, vilket ger beläggingsstudien en extra säkerhetsmarginal i form av att den inte tar bort parkeringsplatser som inte används.

Dessutom genomfördes studien under 2021 då Covid 19-pandemin alltså påverkar samhället generellt och färdmedelsvalen specifikt. Under pandemin har alla med möjlighet rekommenderats av folkhälsomyndigheten att inte åka kollektivt under rusningstrafik utan välja alternativa färdmedel. Rekommendationerna har även varit att om möjlighet finns arbeta hemifrån. Beläggingsstudien genomförande i början av

¹¹ Plan 5 och 6 i Paradisgaraget består av 191 tillståndspatser. 168 av dessa platser hyrs ut av boende, 21 platser är kommunala, 2 från SLL. Plan 5 och 6 inventerades inte enligt överenskommelse med Huddinge kommun.

december skedde innan ovanstående rekommendationer återigen införts av folkhälsomyndigheternas 2021-12-08 (Regeringen, 2021).

3.2 Resultat beläggningsstudie

Tabell 4 redovisar resultatet från beläggningsstudien och visar att beläggningsgraden är som högst mellan 13–14 och framförallt i Paradisgaraget. Vidare råder det stor variation i beläggningsgrad mellan de olika våningsplanen, men generellt är det högre beläggningsgrad på de nedre våningsplanen i parkeringsanläggningen. Storängshallen är den parkering som har lägst beläggningsgrad under samtliga tre tillfällen.

Tabell 4 Resultat från beläggningsstudien 2021-12-02.

Parkering		Beläggnings					Beläggnings [procent]		
		Antal platser	kl. 9-10	kl. 13-14	kl. 17:30-18:30	varav med tillstånd kl. 13	kl. 9-10	kl. 13-14	kl. 17:30-18:30
Forellgaraget	Plan 1	45	18	36	32		40%	80%	71%
	Plan 2	17	9	17	17		53%	100%	100%
	Plan 3	53	17	47	43		32%	89%	81%
	Plan 4	22	1	2	9		5%	9%	41%
	Plan 5	53	2	9	12		4%	17%	23%
	Plan 6	22	1	1	2	1	5%	5%	9%
	Plan 7	53	19	27	15	20	36%	51%	28%
	Total	265	67	139	130	21	25%	50%	50%
	Lediga platser		198	126	135				
Paradisgaraget	Plan 1	133	75	122	124		56%	92%	93%
	Plan 2	139	81	99	60	71	58%	71%	43%
	Plan 3	70	64	69	62		91%	99%	89%
	Plan 4	87	20	51	29	10	23%	59%	33%
	Plan 5	<i>Boendeparkering, inventerades inte</i>							
	Plan 6	<i>Boendeparkering, inventerades inte</i>							
	Total	429	240	341	275	81	57%	80%	65%
	Lediga platser		189	88	154				
Paradistorget	Total	41	24	21	28		59%	51%	68%
	Lediga platser		17	20	13				
Storängshallen	Total	160	17	20	24		11%	13%	15%
	Lediga platser		143	140	136				
Förrådsgatan	Total	41	20	29	20		49%	71%	49%
	Lediga platser		21	12	21				

4 Analys av framtida parkeringsbehov

I detta kapitel analyseras de resultat som framkom genom kartläggningen av Huddinge kommuns parkeringsstrategi och beläggningsstudien. Beräkningsavsnittet visar totala antalet parkeringsplatser till förfogande. Samnyttjandeavsnittet innefattar hur tillstånds-, besöks- och fast parkering bör hanteras i anläggningarna ur ett samnyttjandeperspektiv. I avsnittet om lokalisering föreslås lämplig placering av parkering och avslutas med en sammankoppling av beräkningsresultatet, samnyttjandepotentialen och lokaliseringsrekommendationerna i ett förslag på utplacering de olika parkeringsbehoven i parkeringsanläggningarna.

4.1 Förutsättningar för analysen

Nedan beskrivs förutsättningar och indata för analysen:

- Behovet av parkeringsplatser för det framtida kommunhuset är uppskattat till 189 parkeringsplatser, vilket tillsammans med andra behov redogörs för i Tabell 2. I tabellen redovisas de parkeringsplatser som försvinner på Paradistorget (till följd av att biblioteket byggs). Dessa parkeringsplatser beaktas inte som ett behov i beräkningarna i avsnitt 4.2 utan som platser som behöver ersättas i form av framtida underskott.
- Behoven ska inrymmas i parkeringsanläggningarna Paradisgaraget, Forellgaraget, Sjödalsgaraget samt markparkeringarna vid Storängshallen och Förrådsgatan.
- Beläggningsinventeringens resultat ligger till grund för beräkningarna och prognosen av besöksparkeringsbehovet.
- Samnyttjande- och lokaliseringsstudie tar avstamp i bidrag från Huddinge kommun¹² och AFRYs erfarenheter från parkeringsutredningar.
- Typ av parkering kopplat till det framtida kommunhusets behov återfinns i Tabell 1 och används vid placeringsanalysen.

4.2 Beräkning av platser till förfogande

För att uppskatta hur många parkeringsplatser som finns till förfogande totalt i parkeringsanläggningarna i avsnitt 4.1 så tillämpades en beräkningsgång enligt Figur 7 med tillhörande beräkningssteg 1-4 nedan.



Figur 7. Process för beräkningsgången.

Nedan följer en förklaring av de numrerade beräkningsstegen utifrån Figur 7:

1. Antal platser totalt

Siffran indikerar det totala antalet parkeringsplatser som finns i parkeringsanläggningen. Det totala antalet platser räknades i samband med beläggningsinventeringen. För Sjödalsgaraget som inte inkluderades i beläggningsstudien så tillhandahölls siffran från Hüge¹³.

¹² Kommunens policydokument, se kapitel 2 i detta PM, inflikande från arbetsgruppen på Huddinge kommun samt i samtal med Hüge och Husf.

¹³ Mejl från Pär Karlberg på Hüge den 8 december 2021.

2. Antal belagda platser av besöksparkeringen

Siffran baseras på maxbeläggning utifrån beläggningsinventeringen. I Forellgaraget och Paradisgaraget undersöktes även hur många bilar som var parkerade med tillstånd varvid den siffran subtraherats från maxbeläggningsen och därmed genererades antal belagda platser för besöksparkeringen. Eftersom beläggningsinventeringen enbart är en ögonblicksbild av den faktiska beläggningsen, så gjordes ett påslag av antal parkerade bilar med 15%, för att inte riskera att underdimensionera parkeringsbehovet.

3. Avdrag för behov av parkeringstillstånd

I dagsläget finns det ett antal tillstånd som är utfärdade till näringsidkare i centrum dvs. inte kommunala tillstånd. Dessa antas finnas kvar även i framtiden, varvid dessa parkeringsplatser inte kommer att finnas till förfogande för den framtida personalen i kommunhuset. Med anledning av detta subtraherades siffran för antal kända tillstånd från det totala antalet parkeringsplatser (steg 1). Då dessa tillstånd enbart finns för Forellgaraget och Paradisgaraget gjordes detta enbart för dessa parkeringsanläggningar.

4. Tillkommande avdrag för behov av tillstånd

Utöver de kända tillstånden (som beskrevs i föregående steg, steg 3) så råder det i dagsläget osäkerhet gällande hur många parkeringstillstånd som är utfärdade för kommersiellt bruk, till boende och för kommunanställda. För det framtida kommunhuset föreslås det att de kommunala tillstånden slopas varvid nuvarande tillståndsplatser tillfaller de framtida kommunanställda. Med anledning av detta antogs tre scenarier där 100%, 75% och 50% av de okända tillstånden tillfaller antingen boende eller för kommersiellt bruk. Vid överläggning med Huddinge kommun ansågs scenariot där 75% av de okända tillstånden tillhör antingen boende eller för kommersiellt bruk mest rimligt. Det innebär således att 25% av dessa platser tillfaller de kommunanställda. Då dessa tillstånd enbart finns för Forellgaraget och Paradisgaraget gjordes detta enbart för dessa parkeringsanläggningar.

Utifrån ovanstående beräkningsgång så genererades ett resultat för de berörda parkeringsanläggningarna, vilket redovisas i Tabell 5. För mer ingående siffror se Bilaga 2 Beräkning av utbud-behov.

Tabell 5. Antal lediga platser i parkeringsanläggningarna runt det framtida kommunhuset. *75%- scenariot är antaget för Forellgaraget och Paradisgaraget (se steg 4 som beskrivs ovan).

Parkeringsanläggning	Antal lediga platser*
Forellgaraget	94
Paradisgaraget ¹⁴	26
Sjödalsgaraget	5
Paradistorget (både tillstånds- och besöksparkering)	-35
Storängshallen	125
Förrådsgatan	8
Totalt	223

¹⁴ 21 av dessa platser är lokaliserade på plan 5 och 6. Resterande fem platser på plan 1-4.

Parkeringsbehovet för det framtida kommunhuset är 189 parkeringsplatser. Då antalet lediga parkeringsplatser i omkringliggande parkeringsanläggningar är 223 parkeringsplatser så innebär det att behovet av parkeringsplatser för det framtida kommunhuset ryms i omkringliggande parkeringsanläggningar. Det innebär att det finns en buffert på 34 parkeringsplatser sett till enbart siffror.

4.3 Samnyttjande

Samnyttjande av parkering är effektiv om de som samnyttjar har behov av parkeringen vid olika tider eller om nyttjandegraden varierar. För mer information om samnyttjande, se avsnitt 2.1.4.

Rekommendationen är att flytande parkering tillämpas för tillståndsparkering och bör samnyttjas med besöksparkering för att maximera nyttjandegraden. Behov för renodlad besöksparkering utan samnyttjandemöjlighet behövs dock utöver samnyttjandeplatser för att inte riskera besöksparkeringsbrist.

Poolbilar har fasta parkeringsplatser för att underlätta användandet av delningstjänster och samnyttjas därför inte.

I linje med Huddinge kommuns parkeringsprogram samnyttjas inte boendeparkeringar i centrum. Särskilt eftersom det är särskilt olämpligt med samnyttjande boende/besökare under helger då den totala efterfrågan kan vara högre för båda kategorier.

I beläggningsstudien identifierades att maxbeläggning inträffar mellan kl. 13–14. Kommunanställda och kommersiellt verksamma i Huddinge centrum anländer generellt före besökare¹⁵. Därför bör besöksparkering kunna samnyttja med tillståndsparkering för kommunanställda och kommersiellt verksamma. Samnyttjande mellan kommunanställda och kommersiella verksamma i centrum anses dock inte lämpligt då kommunanställda generellt antas anlända före kl. 9 och övriga kommersiellt verksamma efter kl. 9. Eftersom kommunanställda och näringsidkare har sin maxbeläggning under liknande tider på dygnet skulle samnyttjande annars kunna innebära att kommunanställda har förtur på parkering dagar då högre efterfrågan än utbud föreligger.

Vid Storängshallen, som ligger intill en idrottsanläggning, finns goda möjligheter för samnyttjande mellan tillståndsparkering för framförallt kommunanställda som arbetar vardagar och besökare till idrotten som framförallt är kopplad till kvälls- och helgverksamhet. Näringsidkare kan ha behov att nyttja parkering även under helger varför tillstånd kopplade till vardagsarbete är lämpligast. Bilpoolbilar och driftbilar är dock inte lämpliga eftersom de skulle uppta plats även under helger. Helgens beläggningsgrad är inte inventerad varför samtliga platser vid Storängshallen, med nuvarande kunskapsläge, bör kvarstå som flytande och tillståndsfria under kvällar och helger.

4.4 Lokalisering

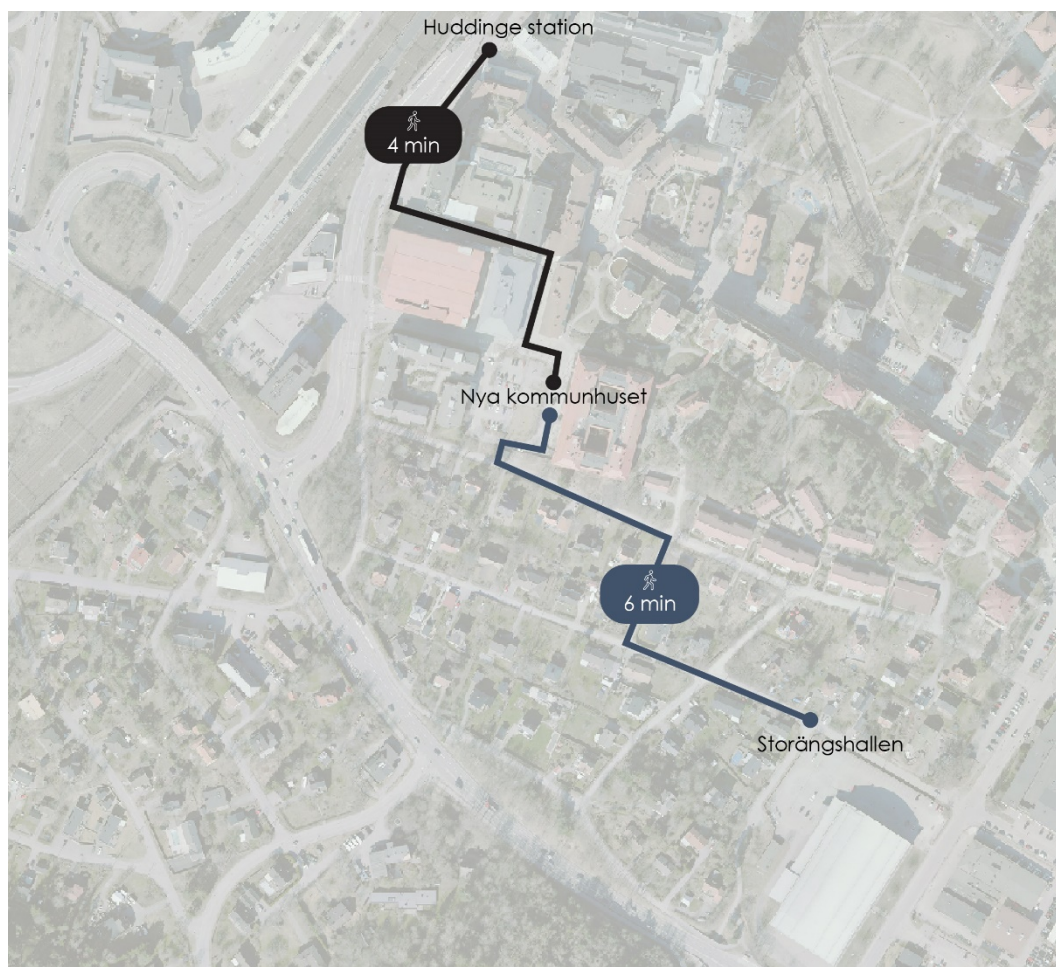
Parkering bör förläggas strategiskt utifrån användarens behov och kommunens policy. Besöksparkering bör därför vara lokaliserad lättillgängligt, exempelvis närmre entréer och på plan där in- och utfarter till parkeringshus/-garage. Tillståndsparkering bör vara lokaliserad på något mindre tillgängliga platser, exempelvis längre bort från entréer eller

¹⁵ Styrks av beläggningsstudiens inventeringsresultat

högre upp i parkeringshus/-garage. Bilpoolsbilar och driftbilar¹⁶ bör samlokaliseras och återfinnas i tillgängligare lägen, närmre målpunkter än ordinarie tillståndsparkering.

Specifikt för Huddinge centrum rekommenderas följande:

- Det finns goda möjligheter för samnyttjande vid Storängshallen eftersom många av de som kommer arbeta i kommunhuset arbetar under kontorstider och idrottsföreningarna använder parkeringen främst under kvällar och helger. Rekommendationen är att samtliga kommunanställdas tillståndsparkering hänvisas till Storängshallen. Gångavståndet på 400–500 meter är inom ramen för riktlinjerna i kommunens parkeringsplan där gränsen är 600 meter, se avsnitt 2.1.1. Avståndet uppskattas till sex minuters promenad från det framtida kommunhuset, se Figur 8.



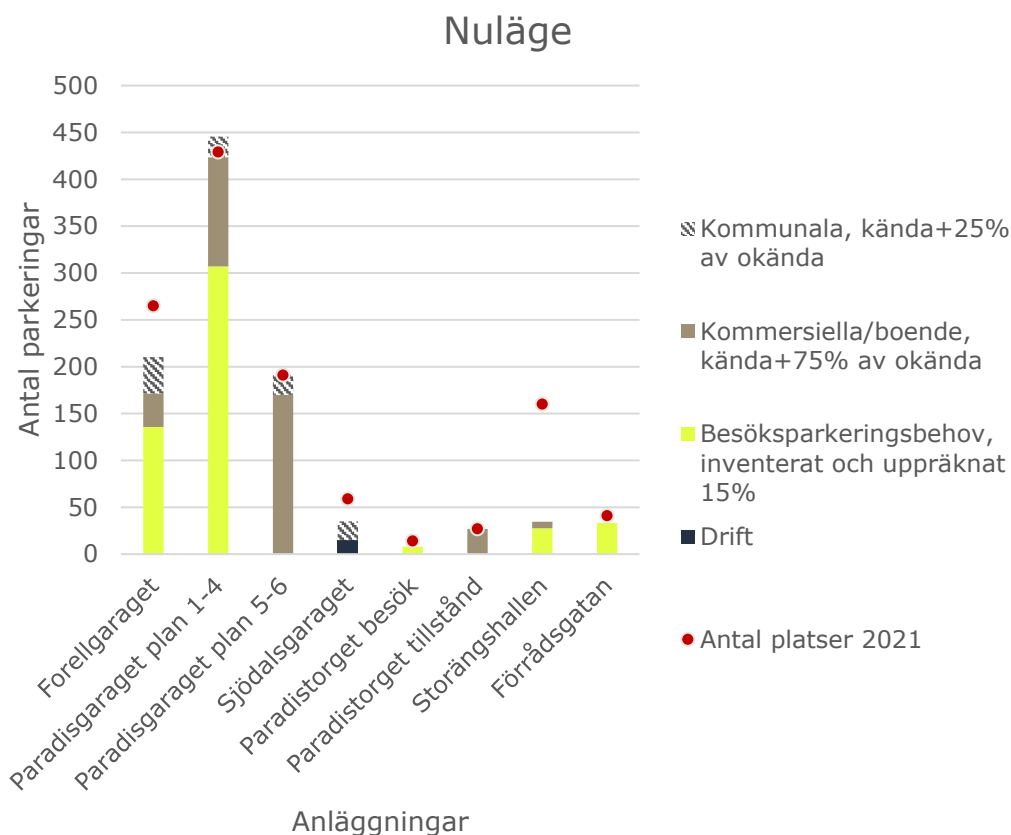
Figur 8. Gångavstånd mellan Storängshallen och det nya kommunhuset samt gångavstånd till Huddinge station från det nya kommunhuset.

- Avståndet mellan Storängshallen och kommunhuset är för långt för besökare till kommunhus och centrum. Det längsta gångavståndet är 200 meter enligt Huddinges parkeringsplan. Således behöver besökare som ingår i summan *kommunanställda och besökare* till kommunhuset i Tabell 1 förläggas i Paradisgaraget. Forellgaraget ligger för långt bort (350 meter som minst).

¹⁶ I de fall drifbilarna brukas dagligen och behöver nås upprepade gånger på en dag

- Idag finns 15 av Huges driftbilar lokaliserade i Sjödalsgaraget som är en låst anläggning ej tillgänglig för samnyttjande. De fem driftbilar Husf beräknas behöva bör samlokaliseras med Huges bilar och förslagsvis placeras i detta garage.
- De 16 tillstånd för kommersiellt verksamma i Sjödalsgaraget bör förläggas i Forellgaraget då de ska kunna samnyttjas med besökare.
- Beroende på hur stor andel av de okända tillstånden som är boendeparkering bör Så många boendeparkeringar som möjligt bör förläggas på plan 5-6 i Paradisgaraget alternativt i Sjödalsgaraget. Förslagsvis kan ett övre plan i Forellgaraget nyttjas av enbart boende om Paradisgaragets plan 5-6 och Sjödalsgaraget inte räcker till.
- Förrådsgatan används idag som besöksparkering i förhållandevis stor utsträckning och har således få tillgängliga platser. Detta i kombination med att den inte ligger centralt (inom 200 meter gångavstånd från centrum) föranleds att Förrådsgatan inte föreslås brukas för tillstånd eller att centrumbesökare ska hänvisas hit.
- De 21 kommuntillståndsplatser som tillgängliggörs i Paradisgaraget plan 5-6 kan ersättas med merparten av de 27 tillståndsplatser på Paradistorget som avvecklas.
- Såväl Paradisgaraget som Forellgaraget har besöksnärlighet till centrum varför dessa bör prioriteras för besöksparkering.
- Paradisgaraget bör inneha den större andelen besöksparkering då det ligger närmre Huddingevägen och således minskar trafikrörelser längs Kommunalvägen. Forellgaraget bör dock fortfarande inrymma en viss del parkering för besökare med målpunkter i norra delen av centrum.

Med stöd från de beräknade utbudssiffrorna i avsnitt 4.2 kan ett fiktivt nuläge skapas, utan hänsyn till framtida behov och inklusive kommunal tillståndsparkering (som i framtida läge försvinner). Inför studie av lokalisering kan diagrammet i Figur 9 studeras för att fördela om parkeringstyperna i anläggningarna för ett framtida läge.

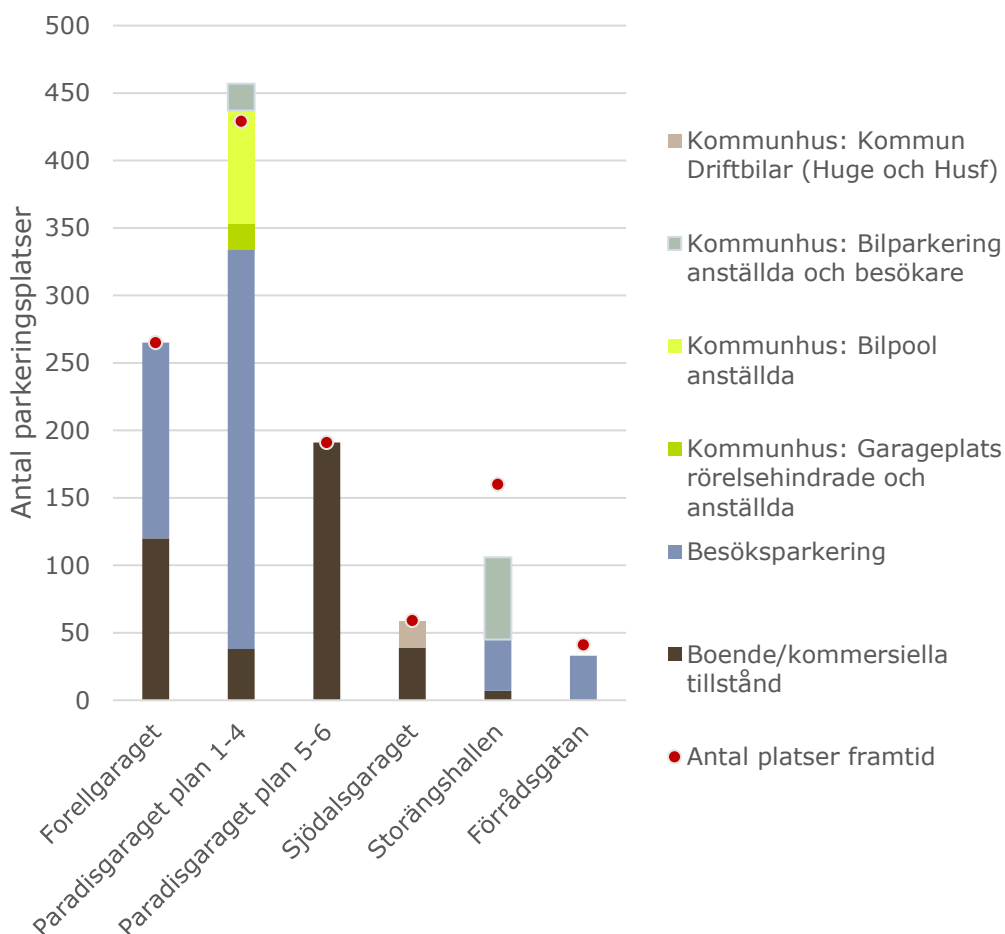


Figur 9 Nulägesfördelning¹⁷ i respektive parkeringsanläggning december 2021.

Vid en utplacering enligt lokaliseringsförslagen ovan skulle en framtida fördelning av parkering kunna se ut som i Figur 10. Ett antagande att 20 platser är besökare av de sammanlagda 81 behovsplatser för besökare och kommunanställda är från Tabell 1 har gjorts. Detta motsvarar 25% vilket kan vara ett antagande i högsta laget.

¹⁷ 7 tillståndplatser för förskolepersonal inräknat i Storängshallen.

Förslag framtida fördelning

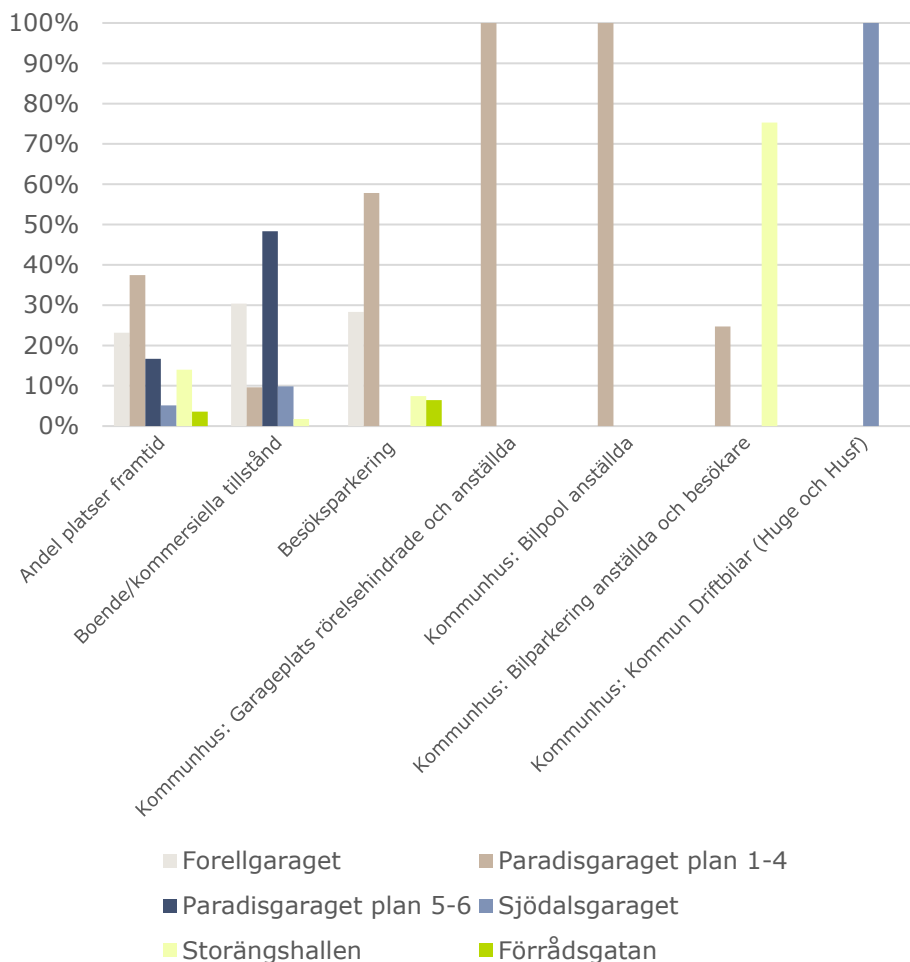


Figur 10 Diagram med lokaliseringsförslag för framtida behov i förhållande till utbud.

Förrådsgatan och Storängshallen får med förslaget ett överskott på 8 respektive 54 platser medan Paradisgaraget (eller Forellgaraget) får ett underskott på besöksplatser. Detta beror på att besökare till centrum inte i första hand hänvisas till Storängshallen eller Förrådsgatan. Anledningen till att flera av kommunens behovsplatser inte kan nyttjas vid Storängshallen är för att det antingen är för långa avstånd för de platser som behöver särskilt god tillgänglighet (rörelsehindradparkering) eller för återstående behov kräver fast plats (bilpool eller drift).

Fördelningen per parkeringstyp med ovanstående förslag skulle bli enligt Figur 11.

Fördelning per parkeringstyp och anläggning i %



Figur 11 I diagrammet redovisas andelen respektive anläggning tar av de olika parkeringstyperna samt totalen.

En lösning för omfördelning av platser kan vara att erbjuda ett antal kommersiella tillståndsplatser på Storängshallens markparkering för att frigöra ett antal platser för besöksparkering i centrum. Det är ca 600 meter gångväg mellan torget i centrum och Storängshallen så avståndet kan fungera för en del av arbetsplatserna. Dock bör denna verksamhet vara kopplad till vardagsverksamhet för att inte riskera Storängshallens utbud under helger.

En annan lösning är att fortsätta studera möjligheterna med parkeringsgarage under Paradistorget där det planerade biblioteket ska byggas.

5 Slutsats och rekommendation

Beläggningsstudien visade på en generellt låg beläggning i Forellgaragetets övre plan, Storängshallen samt markparkeringen på Paradistorget. I Paradisgaraget var beläggningen högre, framförallt på de två nedre och mest lättillgängliga planen med endast parkering för besökare. Med antagandet att 75% av de okända parkeringstillstånden är kommersiella eller boendeparkeringar, blir resultatet att det kommer finnas ett överskott på 34 platser totalt i de studerade parkeringsanläggningarna. Även om samtliga okända parkeringstillstånd är utfärdade till kommersiella aktörer eller boende skulle det fortfarande finnas ett överskott på totalt sju platser. Således visar analysen att antalet befintliga parkeringsplatser, oavsett fördelning av tillstånd, är tillräckligt.

Samnyttjandet fungerar mellan kommersiell verksamhet och besökare samt mellan kommunala parkeringar för anställda och besökare. Däremot rekommenderas inte att samnyttja bilparkeringsplatser för kommunanställda och kommersiellt verksamma, då dessa grupper troligtvis behöver nyttja bilparkeringsplatsen ungefär samma tidpunkter. Boendeparkering bör inte heller samnyttjas, eftersom boendeparkerare inte ska uppmuntra till arbetspendling med bil för att lämna plats åt någon annan. Poolbilar har fasta parkeringsplatser. Samtliga tillståndsparkeringar som inte har fast plats samnyttjas med besöksparkering för att maximera nyttjandegraden.

Parkeringsplatser för besökare i Huddinge centrum bör lokaliseras lättillgängligt i de två parkeringsgaragen samtidigt som tillståndsparkering för anställda placeras på de övre och mindre tillgängliga planen. Då det finns ett stort antal tillgängliga platser vid Storängshallen dagtid föreslås anställda i det nya kommunhuset hänvisas dit. Avståndet mellan Storängshallen och det nya kommunhuset är 450 meter, vilket motsvarar cirka sex minuters promenad och är inom ramen för lämpligt gångavstånd enligt Huddinges parkeringsstrategi. På helger och kvällar servar parkeringen besökare till hallen. Bilpoolbilar och eventuellt även driftbilar bör lokaliseras till de mest tillgängliga lägena i nära anslutning till det nya kommunhuset. Det eventuella parkeringsgaraget under biblioteksbyggnaden på Paradistorget är ett exempel på lämplig placering för poolbilar.

Det föreligger ett visst underskott i Paradisgaraget med det förslag på lokalisering som föreslagits, omkring trettio platser. Potentiellt finns möjlighet att erbjuda tillståndsparkering för kommersiellt verksamma med vardagsverksamhet parkering vid Storängshallen alternativt studera befintligt parkeringsbehov och utbud närmare, se avsnitt 5.1.

Eftersom beläggningsstudien utfördes under en specifik dag så visar den enbart en ögonblicksbild av beläggningen. Då det var första dagen med snö så var det svårt att räkna parkeringsplatser eftersom man inte alltid kunde se parkeringslinjerna. Covid 19-pandemin antas ha en påverkan. Dock utfördes beläggningsinventeringen innan de nya, stramare, restriktionerna började gälla (2021-12-07). Utredningen har tagit höjd för felmarginal då maxtaket för beläggningen är uppräknat med 15% från beläggningsstudiens maxbeläggning för att säkerställa att parkeringsbehovet inte är underdimensionerat.

5.1 Fortsatt rekommenderat arbete

- Vid kännedom om beläggningsgraden under kvällar och helger kan rekommendationer om ett antal fasta platser för bilpool eller drift vid Storängshallen göras
- Studera behovet av garage under Paradistorget i detalj

- Behovet av tillstånd för boendeparkering kan ses över så antalet i centrum stämmer överens med angivet parkeringstal i det aktuella området
- Parkeringsstyrning med avgifter bör tillämpas och studeras i det specifika fallet för hela centrum

6 Referenser

AFRY (2021). *Mobilitetsutredning – Nytt kommunhus i Huddinge*.

Huddinge kommun (2016). 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). *Bilaga 2- bakgrund till parkeringstalen*.

[Parkeringsprogrammet Bilaga 2 Bakgrund till parkeringstalen \(huddinge.se\)](#)

Huddinge kommun (2017) Zonindelning Huddinge C och Stuvsta, 2017-02-27.

Diarienummer: KS-2016/2475.353:

<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 (2022) *Parkeringsavgifter i centrala Huddinge och Stuvsta*.

[Parkeringsavgifter i centrala Huddinge och Stuvsta \(hämtad 2022-01-14\)](#)

Kommunfullmäktige (2021) Sammanträdesprotokoll 2021-10-04. Diarienummer KS-2021/1602.352.

Regeringskansliet (2021) Pressmeddelande 2021-12-07. *Regeringen presenterar åtgärdsplan för införande av fler smittskyddsåtgärder från och med 8 december 2021*.

[Regeringen presenterar åtgärdsplan för införande av fler smittskyddsåtgärder från och med 8 december 2021 - Regeringen.se](#) (hämtad 2022-01-03)

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

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*.

[2012_127_parkering_som_styrmedel_for_att_minska_arbetspendling_med_bil.pdf \(ineko.se\)](#) (hämtad 2022-01-13).

7 Bilagor

7.1 Bilaga 1 Kartläggning antal platser och tillstånd

Parkeringsplats	Plan	Hänvisning	Antal platser, inventerat	Tillstånd				Besök		Kommentar	
				Kommun	Kommersiell	Boende	Tillstånd oklart	Renodlade besöksp	Besöksp. inkl.samnyttjade m tillståndsp		
Forellgaraget	1	Besök 3h	45	-	-	-	-	45	-		
	2	Besök 3h	17	-	-	-	-	17	-		
	3	Besök 3h	53	-	-	-	-	53	-		
	4	Besök 3h	22	-	-	-	-	22	-		
	5	Besök 3h	53	-	-	-	-	53	-		
	6	Besök 3h+ Hüge, samnyttjande	22	35	-	-	-	-	-	22	HUGEs 35 fillstånd
	7	Besök 3h+ Hüge + övr. tillstånd, samnyttjande	53		23	-	17	-	53	Max n fillstånd att utlämna 40, 0 vakanta	

	Totalt		265	35	23	0	17	190	75	
Paradisgaraget	1+3	Besök 3h	133+70	-	-	-	-	203	203	
	2+4	Besök 3h+tillstånd, samnyttjande	139+87	-	49	-	90	-	226	Max n tillstånd 157 varav 18 vakanta
	5+6	Boende	<i>Ej inventerat</i> 191 st	21	2	168	-	-	-	Kommun: 20 Gymn & arbetsmarknadsnämnden. 1 socialnämnden. Kommersiell: 2 SLL (vårdcentralen)
	Totalt		620	21	51	168	90	203	429	
Sjödalsgaraget	Totalt	Tillstånd fasta platser	<i>Ej inventerat</i> 59	20	16	23	-	-	-	HUGE drift (15 platser) och bilpool (5 platser)
Paradistorget	Totalt	Besök avgift+tillstånd fasta platser	41	-	-	27	-	14	14	antagande att 27 tillstånd är boende (samfällighet HUGE/Husef har 50% var)
Storängshallen	Totalt	Besök 3h eller tillstånd	160		-	-	-	0	160	Fanns två driftfordon som stod på området, ej inräknat här
Förrådsgatan	Totalt	Besök 3h	41	-	-	-	-	41	41	
TOTAL			1186	76	90	218	107	448	719	

7.2 Bilaga 2 Beräkning av utbud-behov

Indata												
Felmarginal, inventering		1,15										
% okända tillstånd som är		100%	75%	50%								
	Forellgaraget	Paradisgaraget plan 1-4	Paradisgaraget plan 5-6	Sjödalsgaraget	Paradistorget besök	Paradistorget tillstånd	Storängshallen	Förrådsgatan	Antal platser till föfogande	Kommunala behov	Antal platser till föfogande efter kommunala behov	
Kommentar	Inventerad	Inventerad. 18 vakanta tillstånd har inte dragits bort utan utgår.	Ej inventerad. Samtliga platser som idag är boendeparkering rörs ej. Övriga hanteras enligt beräkningar nedan. Ca 168 boendeparkeringar finns+ 2 kommersiella (vårdcentralen, bibehålls). 21 är kommunala och blir tillgängliga.	Ej inventerad. 5 platser som idag är Huges bilpool blir vakanta eftersom de redan är inräknade i behov för bilpool, 15 platser är Huges driftfordon som kvarstår då behovet kvarstår	Inventerad. Samtliga platser kommer försvinna. Inventerad men boendeparkering..	Inventerad. Samtliga platser kommer försvinna. Inventerad. Samtliga 27 platser behöver inrymmas i annan anläggning pga boendeparkering		Inventerad. 7 platser har lovats bort till fsk.	Inventerad	inkl 15% felmarginal uppåt (före avdrag kommunala behov)	184 (anställda + bilpool) samt 5 (Husef driftbilar)	Antal platser totalt mht: behov besökare+15%, tillståndsparkering kommersiella/boende samt behov för kommunhuset
Antalet platser totalt	265	429	191	59	14	27		160	41			
Antalet belagda platser vid högst beläggning totalt	139	348						24	29			
- Varav de som stod med tillstånd	21	81										
Antalet belagda platser för besökare	118	267				7		24	29			
Antalet belagda platser för besökare + 15% Behov	136	307				8		28	33			
Avdrag för behov av parkering/tillstånd (ej kommunala)	23	49	170	39				7				
Avdrag för kvarvarande driftbilsplatser				15								
Tillkommande avdrag för behov tillstånd om:												
-100% av okända är kommersiella/boende	17	90										
- 75% av okända är kommersiella/boende	13	68										
- 50% av okända är kommersiella/boende	9	45										
Summa antal platser till föfogande												
- Känslighetsanalys hög	89	-17	21	5	-8	-27	125	8	196	-189	7	
- Medel 75%	94	5	21	5	-8	-27	125	8	223	-189	34	
- Känslighetsanalys låg 50%	98	28	21	5	-8	-27	125	8	250	-189	61	

7.3 Bilaga 3 Framtida förslag på placering, Nuläge & Andel per parkeringstyp

Anläggningar	Forellgaraget	Paradisgaraget plan 1-4	Paradisgaraget plan 5-6	Sjödalsgaraget	Paradistorget besök	Paradistorget tillstånd	Storängshallen	Förrådsgatan	Summa
Framtid									5a
Antal platser framtid	265	429	191	59	0	0	160	41	1145
Boendekommersiella tillstånd	120	38	191	39	0	0	7	0	395
Besöksparkering	145	296	0	0	0	0	38	33	512
Kommunhus: Garageplats rörelsehir	0	19	0	0	0	0	0	0	19
Kommunhus: Bilpool anställda	0	84	0	0	0	0	0	0	84
Kommunhus: Bilparkering anställda	0	20	0	0	0	0	61	0	81
Kommunhus: Kommun Driftbilar (Hu	0	0	0	20	0	0	0	0	20
	0	-28	0	0	0	0	54	8	
Nuläge									
Antal platser 2021	265	429	191	59	14	27	160	41	1186
Kommunala, kända+25% av okända	39	22	21	20	0	0	0	0	102
Besöksparkeringsbehov, inventerat	136	307	0	0	8	0	28	33	512
Kommersiella boende, kända+75% a	36	117	170	0	0	27	7	0	356
Drift	0	0	0	15	0	0	0	0	15
Anläggningar %									
Framtid									
Andel platser framtid	23%	37%	17%	5%	0%	0%	14%	4%	1
Boendekommersiella tillstånd	30%	10%	48%	10%	0%	0%	2%	0%	1
Besöksparkering	28%	58%	0%	0%	0%	0%	7%	6%	1
Kommunhus: Garageplats rörelsehir	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1
Kommunhus: Bilpool anställda	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1
Kommunhus: Bilparkering anställda	0%	25%	0%	0%	0%	0%	75%	0%	1
Kommunhus: Kommun Driftbilar (Hu	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	1

7.4 Bilaga 4 Föreslagna mobilitetsåtgärder från mobilitetsutredningen 2021

Verksamhetsövergripande åtgärder, Paradisbacken	
Helhetsgrepp mobilitetslösningar	Mobilitetscenter- 24/7- koll på att utrustning är i toppkvalitet Leveransskåp Privatparkering ej i huset- majoriteten, ett antal som ligger i närheten där enheter kan köpa in sig.
Cykelfrämjande åtgärder	Tvättservice för att kunna cykla till jobbet (inkl. garderob) Cykelpool (olika cykeltyper) som även medborgare kan nyttja Cykelfaciliteter (tvätt, verkstad, dusch och laddningsmöjligheter) Fastigheten är cykelanpassad Service av cykel- privat & jobbet, 4 veckor/år Leasing av cykel
Digitala möten	Välfungerande mötesuppkoppling
Bilpool	Bilpool- öppen även för medborgare- (inkl. bilbarnstolar/takräcke/cykelställ) Bilpool i paradigaraget
Kollektivtrafikåtgärder	Subventionerat SL-kort Realtidsinformation i entrén
Kommunikation & information	Återkommande information- mobilitetskampanj Mål för arbetspendling
Ekonomiska åtgärder	P-hyra ska vara marknadsmässig i angränsade områden Synliggöra den faktiska kostnaden för parkering

