

# 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 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. Det finns tre olika lokaliseringsalternativ för det nya kommunhuset. Ett beslutsunderlag behöver tas fram för att tydliggöra förutsättningarna för de olika lokaliseringarna. Denna mobilitetsutredning är del av beslutsunderlaget. Utredningen syftar till att klargöra förutsättningarna för parkering vid de tre lokaliseringsalternativen. I utredningen ska konsekvenser för parkeringssituationen och vilka mobilitetsåtgärder som är lämpliga beskrivas för respektive lokaliseringsalternativ.

Utredningen inleds med en omvärldsanalys som har tagits fram för att belysa trenderna för arbetspendling. De tre olika lokaliseringsalternativen har studerats utifrån ett mobilitetsperspektiv och nuvarande förutsättningar, kommunens mål och visioner samt de anställdas dokumenterade resvanor har utgjort underlag för analysen.

Arbetsplatsen har under de senaste decennierna varit under ständig förändring. Covid-19 virusets 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 ett digitalt möte istället. I nuläget, våren 2021 funderar många arbetsgivare på hur de ska dimensionera och designa sina kontorsytor för att kunna välkomna tillbaka sina medarbetare till arbetsplatsen. Det finns chans att skapa ett nytt nuläge och inte bara att vi ska gå tillbaka till kontoren utan komma till något nytt. Möjligheten i ett nytt nuläge kan vara att styra resvanor i den riktning kommunen önskar. Flexibilitet är ledordet och alla färdsätt bör vara öppna. Fokus bör ligga på de hållbara alternativen. Coronapandemin har stärkt den nationella 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 är inte framtids säkrat.

De tre olika lokaliseringsalternativen är kommunhustomten, paradigaraget och paradisbacken. För kommunhustomten har mobilitetsåtgärder föreslagits som bedöms kunna sänka parkeringstalet med 30 procent och för paradigaraget och paradisbacken föreslås mobilitetsåtgärder som kan sänka parkeringstalet med 50 procent. En förutsättning i uppdraget har varit att om befintliga parkeringsytor tas i anspråk för det nya kommunhuset måste de ersättas. Mobilitetsförslagen till de olika lokaliseringsalternativen bygger alla på att del av infartsparkeringen i Huddinge centrum nyttjas för att kunna bygga någon form av mobilitetshus. I ett mobilitetshus finns möjligheter att både lokalisera utrymmeskrävande bilparkering men också privata aktörer som erbjuder olika typer av tjänster så som exempelvis matleveranser eller cykelservice. Mobilitetshuset bör ha en flexibel design för att i möjligaste mån kunna möta ett förändrat resebeteende. Det kan handla om byggtekniska lösningar för att förändra en bilplats till cykelplatser eller kontor.

De övergripande rekommendationerna som gäller samtliga lokaliseringsalternativ:

- Arbeta aktivt och långsiktigt med de anställdas resvanor på en förvaltningsövergripande nivå.
- 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.

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	5
1.1	Bakgrund .....	5
1.2	Syfte .....	5
1.3	Metod .....	6
1.4	Avgränsning .....	6
2	Omvärldsanalys – mobilitet för framtidens arbetsplats .....	7
2.1	Framtidens arbetskraft .....	8
2.2	Hybridkontoret .....	8
2.3	Hur gör andra företag .....	9
2.3.1	Spotify – work from anywhere .....	9
2.3.2	Ericsson .....	9
2.3.3	Ett mobility managementprojekt i Västerbotten .....	10
2.3.4	SEB – minskade bilpendlandet med 85 procent .....	10
2.4	Pendlingsresor till arbetsplatsen .....	11
2.5	Utmaningar .....	12
3	Huddinge kommuns parkeringsstrategi .....	14
3.1	Parkeringstal .....	14
3.2	Flexibla parkeringstal .....	15
3.3	Mobility management .....	15
4	Behov och förutsättningar .....	16
4.1	Målpunkter .....	16
4.2	Mobilitet .....	17
4.3	Kommunanställdas resvanor .....	19
4.4	Aktiv arbetspendling .....	20
4.5	Kostnader för parkering .....	20
4.6	Organisation .....	21
5	Föreslagna mobilitetsåtgärder .....	22
5.1	Kategorisering av mobilitetsåtgärder .....	23
5.2	Kommunhustomten .....	25
5.2.1	Mobilitetsåtgärder kommunhustomten .....	25
5.2.2	Lokaliseringsalternativ parkering, kommunhustomten .....	27
5.2.3	För- och nackdelar med lokaliseringalternativ kommunhustomten .....	28
5.3	Paradisgaraget .....	29
5.3.1	Mobilitetsåtgärder paradisgaraget .....	29
5.3.2	Lokaliseringsalternativ bilparkering .....	31
5.3.3	För- och nackdelar med lokaliseringalternativ paradisgaraget .....	34
5.4	Paradisbacken .....	34
5.4.1	Mobilitetsåtgärder Paradisbacken .....	34
5.4.2	Lokaliseringsalternativ bilparkering .....	36
5.4.3	För- och nackdelar med lokaliseringalternativ paradisbacken .....	38
6	Slutsatser och rekommendation .....	39
7	Referenser .....	41

**Konsult:** AFRY

**Beställare:** Huddinge kommun

**Datum:** juni, 2021

**Sanna Eveby**, uppdragsledare

**Ida Olesen**, trafikutredare

**Tora Landgren**, trafikplanerare

**Magdalena Lantz**, mobilitetsutredare

**Karolina Pamp Sandgren**, mobilitetsexpert

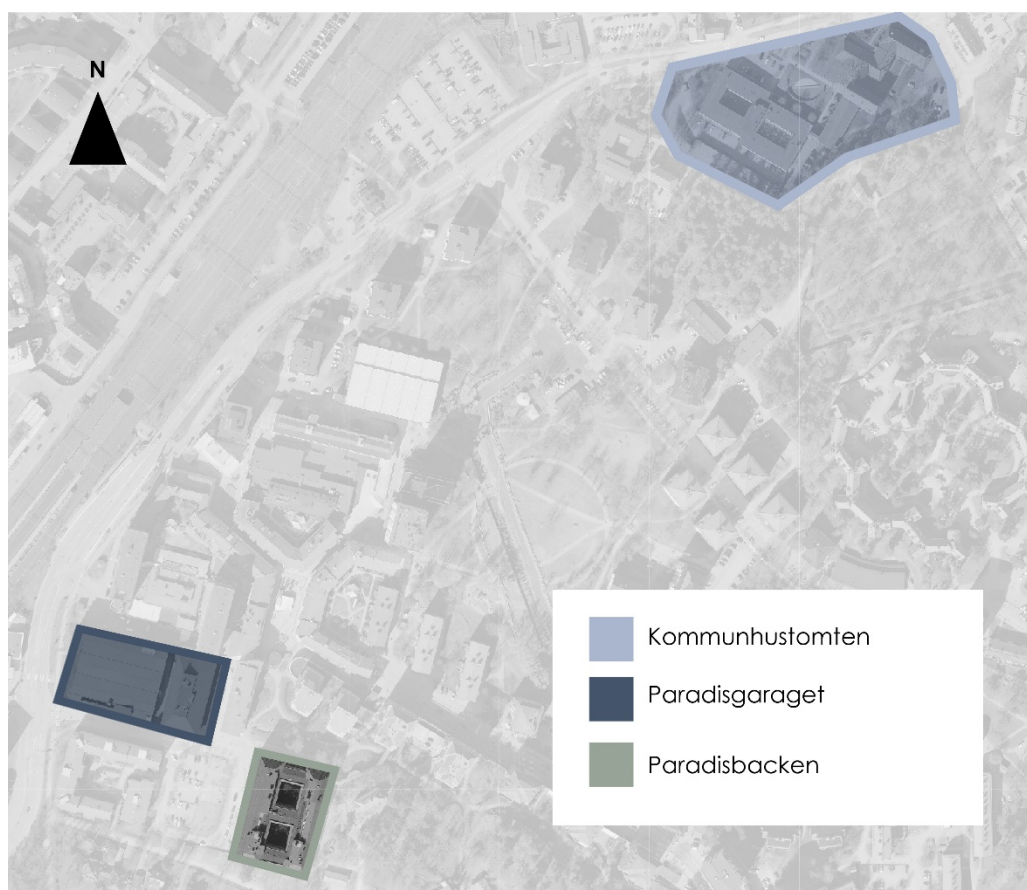
## 1 Inledning

Huddinge kommun planerar att bygga ett nytt kommunhus. Det finns tre olika lokaliseringalternativ för det nya kommunhuset. Ett beslutsunderlag behöver tas fram för att tydliggöra förutsättningarna för de olika lokaliseringarna. I kommande avsnitt beskrivs bakgrund och syfte med utredningen. Vidare beskrivs tillvägagångssättet i metodavsnittet och slutligen tydliggörs avgränsningarna.

### 1.1 Bakgrund

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 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.

Ett flertal olika lokaliseringalternativ för det nya kommunhuset har undersökts, men i dagsläget är det tre olika lokaliseringar som är aktuella. Dessa är en utveckling av den befintliga kommunhustomten, att bygga där parkeringshuset Paradisgaraget står idag eller att bygga nytt kommunhus vid Paradisbacken, se Figur 1. Frågan om parkering är en nyckelfråga för val av lokalisering.



Figur 1. De tre lokaliseringalternativen för det framtida kommunhuset.

### 1.2 Syfte

Syftet med utredningen är att klargöra förutsättningarna för parkering vid de tre lokaliseringalternativen. I utredningen ska konsekvenser för parkeringssituationen och vilka mobilitetsåtgärder som är lämpliga beskrivas för respektive lokaliseringalternativ. Målsättningen är att utredningen ska fungera som ett användbart beslutsunderlag i det fortsatta arbetet med kommunhuset.

### 1.3 Metod

Arbetet inleddes med en omvärldsanalys om mobilitet för framtidens arbetsplats samtidigt som relevant underlagsmaterial för utredningen sammanställdes. Beställaren tydliggjorde i ett tidigt skede av uppdraget att tidigare utredning "*Parkering och mobilitet i nytt kommunhus*" ej var relevant att beakta för denna utredning. Materialet jämfördes även med kommunens mål och ambitioner för resande för att kunna ge förslag till ett framtida resande behov till och från kommunhuset.

Parallellt med detta uppdrag togs det fram ett uppdaterat lokalprogram för det nya kommunhuset av White arkitekter. En kontinuerlig dialog mellan AFRY och White fördes under hela projektets gång. Detta gjordes genom att delta på projektgruppsmöten och workshopar samt via enskilda avstämningar. För att förstå behovet, dvs. hur de anställda på Huddinge kommun vill resa i framtiden, så hölls även intervjuer med nyckelpersoner på kommunen som arbetar med hållbar arbetspendling.

Antalet bil- och cykelparkeringsplatser som krävs för de olika lokaliseringalternativen räknades fram utifrån rådande parkeringsnorm i kommunen. För de olika lokaliseringalternativen föreslogs olika reduktionsnivåer av parkeringstalet, beroende på platsens specifika förutsättningar. Förslagets reduktionsnivå låg sedan till grund för rekommendation av lämpliga mobilitetsåtgärder. Uppdraget ingick det att hitta en reduktionsnivå som var utmanande, men som ändå kommunen ansågs klara av. De rekommenderade mobilitetsåtgärderna stämde därför av med Huddinge kommuns trafikplanerare, för att säkerställa genomförbarheten. Slutligen sammanställdes allt material i en rapport samt i en presentation som hölls för kommunens projektgrupp.

### 1.4 Avgränsning

Mobilitetsutredningen tar ett helhetsgrepp om resandebehovet samt parkerings- och mobilitetsfunktioner för de tre olika lokaliseringalternativen. Inom ramen för utredningen undersöks tre potentiella lokaliseringalternativ för kommunhuset.

I utredningen har inte ingått att göra beläggningsstudie, detta beror till viss del på rådande läge med Covid-19 pandemin som har förändrat våra resmönster. Det ingår inte heller att ta fram detaljerade parkeringslösningar där AFRY ritat på planlösning för garage eller liknande.

## 2 Omvärldsanalys – mobilitet för framtidens arbetsplats

Arbetsplatsen är något som de flesta har någon typ av relation till. Traditionellt sett har det varit en plats där en arbetstagare spenderat runt 40 timmar i veckan, vilket innebär en ganska stor andel av ens livstid. Arbetsplatsen har under de senaste decennierna varit under ständig förändring. Från det att industrialismen startade i slutet av 1800-talet där arbetsuppgifterna löstes på rutin, till kontorslandskapens uppkomst på 1960- och 1970-talet fram till millennieskiftet då de aktivitetsbaserade kontoren introducerades på arbetsmarknaden. Covid-19 virusets 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 ett digitalt möte istället.



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" innan Covid-19 pandemin. Nyligen presenterades en undersökning av Stockholms handelskammare som visar att den genomsnittliga arbetstagaren tänker sig att hen är på jobbet tre dagar i veckan, vilket innebär distansarbete två dagar i veckan (Stockholms handelskammare, 2021). Det innebär att den genomsnittliga arbetstagaren längtar tillbaka till kontoret och majoriteten av arbetstiden kommer att ske på kontoret samtidigt som flexibiliteten värdesätts väldigt högt. Många av de trender som varit aktuella före pandemin fick en rekordsnabb utveckling. Covid-19 har skyndat på de förändringar som var uppenbara redan före pandemin. Det har diskuterats resfria möten och möjligheten till att jobba hemifrån i många år.

I nuläget, våren 2021 funderar många arbetsgivare på hur de ska dimensionera och designa sina kontorsytor för att kunna välkomna tillbaka sina medarbetare till arbetsplatsen. Det finns chans att skapa ett nytt nuläge och inte bara att vi ska gå tillbaka till kontoren utan komma till något nytt. Ingen vet säkert vad som kommer att hända. Många arbetsgivare vill ha mindre kontor, ett antagande är 30 procent mindre eller en annan typ av kontor (fler ytor att mötas på och mindre rum för att kunna ta digitala möten). Många arbetsgivare räknar med att personalstyrkan till viss del kommer att jobba hemifrån även framöver, samtidigt som de ser en möjlighet att kapa hyreskostnader. Arbetstagare har vant sig vid en frihet som tidigare bara var vissa yrkesgrupper förunnad (Stockholms handelskammare 2021). Den stora utmaningen blir när människor återgår till kontoren igen och vi ska arbeta i en form av

hybrid där några personer är på plats på kontoret och några är på länk. Det kommer kräva en teknisk utrustning som gör det möjligt för de som valt att arbeta hemifrån att känna sig lika delaktiga som de som är på kontoret. Kontoret kommer vara en än viktigare plats för att bygga kultur och gemenskap (Stockholms handelskammare, 2021).

## 2.1 Framtidens arbetskraft

Globala trender och utmaningar som urbanisering, digitalisering och klimatförändringar påverkar i hög grad hur vi kommer att leva och bo i framtiden. För att kunna skapa de bästa möjliga förutsättningarna för att bygga samhällen, som dagens unga kommer att kunna leva väl i, behöver vi veta vad unga vill ha.

Hösten 2019 genomförde AFRY en opinionsundersökning bland fler än 5 500 unga i åldern 18–35 år i sex europeiska länder (Paulsson, H. 2020). De frågade dem om framtiden, städer och vad som spelar roll för dem vid val av boendeort. Endast 12 procent av de tillfrågade uppgav att de vill bo i städer med fler än en miljon invånare. Det är alltså inte miljonstaden som verkar locka, de flesta unga vill hellre bo i mellanstora eller mindre städer, en svensk kommun. I undersökningen rankades basala faktorer högst när unga väljer var de vill bo; närhet till familj och vänner, grönområden och fungerande kollektivtrafik toppade listan. Hållbarhet är viktigt för generation Z med rörelser som Fridays for future, undersökningen visade även att 62 procent av de tillfrågade tycker att hållbarhet är viktigt vid val av boendeort. De aspekter av hållbarhet som unga rankade högst var gröna områden, kollektivtrafik och fungerande återvinningssystem. Denna generation kommer att ställa krav på sin arbetsgivare att kunna arbetspendla hållbart (Paulsson, H. 2020).

Flertalet inom tjänstesektorn som bor i pendlarorter har jobbat hemifrån, vilket gett flera av de mindre städerna ett nytt berättigande. Det går ju att leva lokalt men jobba globalt, vilket såväl arbetsgivare som arbetstagare insett.

## 2.2 Hybridkontoret

Ett hybridkontor är som namnet antyder en konstellation där de anställda har flexibilitet att arbeta från kontoret eller någon annanstans ifrån men att de har tillgång till de verktyg de behöver för att utföra sitt arbete (Cedronius 2021). Om arbetsgivaren kan möta upp denna efterfrågan på flexibelt så kan alla vara vinnare. Kontoren har dock inte spelat ut sin roll, tvärtom kommer det spela en ytterligare viktigare roll men användas på nya, annorlunda sätt. De värden som finns i det moderna arbetslivet, innovation, kreativitet och samverkan behöver fysisk interaktion, som gärna görs på våra kontor. Att leda och motivera sin medarbetare sker bäst på kontor. Kontoret är viktigt för att känna tillhörighet, ännu viktigare för de unga, vi människor mår bäst på kontoren, både psykiskt och fysiskt, vi rör oss mer och har mer roligt.



## 2.3 Hur gör andra företag

Många företag, organisationer och inte minst fastighetsutvecklare arbetar febrilt för att förstå hur kontoren ska anpassas för det nya arbetslivet som är en följd av pandemin. Nedan följer ett urval av exempel som redan nu bestämt olika strategier för att möta upp morgondagens behov från de anställda men också för att kunna anpassa kontorslokaler både i form av storlek och interiör.

### 2.3.1 Spotify – work from anywhere

I februari 2021 lanserade Spotify sitt koncept arbetssätt Work From Anywhere till sina 6500 anställda, som idag är spridda på 74 kontor världen över. Från sommaren 2021 kan de anställda själv välja varifrån de vill arbeta, med viss hänsyn till tidszoner och regionala krav (Hammarkrantz 2021). Medarbetarna meddelar ett år i taget om de vill jobba merparten av sin tid på distans, hemifrån eller var helst de önskar, eller om de i huvudsak vill arbeta på kontoret. Spotify tar avstamp i 3-2-2-idén som allt fler pratar om. Hemmamixen utgår från minst tre dagar hem- eller distansarbete och två dagar på kontoret. Med deras nya koncept kan de anställa grupper av människor som tidigare inte varit intresserad av traditionell anställning eller knutna till en specifik plats. Som till en följd byggs kontoren om för att bättre anpassa det nya sättet att arbeta på. Det skapas fler mötesytor för de som kommer in och vill vara kreativa tillsammans, fler separata rum för digitala videomöten när man kopplar upp sig mot delar av teamet som inte är på kontoret och flera tysta rum för möjlighet till ökad koncentration.



Figur 3. När du arbetar på Spotify får du själv bestämma vilken plats du ska arbeta ifrån. Bildkälla: Unsplash.com.

***"Vi har inte alla svaren än men vill testa och korrigera vid behov", säger HR-chefen Katarina Berg***

För Spotify är det 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).

### 2.3.2 Ericsson

Tidigare var Ericssons tradition att kontoret var den primära arbetsplatsen, i framtiden kommer det att vara virtuellt först (Grundberg Wolodarski 2021). Från att kontoren tidigare varit en arbetsplats kommer det i stället att främst fungera som en mötesplats när mindre yta används för arbetsplatser och mer för

möten. Ericssons VD, Börje Ekholm tror att deras medarbetare kommer att vara ungefär hälften av tiden på kontoret. Pandemin visar att många arbetsuppgifter kan göras på distans och görs till och med bättre på distans. Men på kontoret är man för att starta upp nya projekt och öka graden av kommunikation, men det kommer också att ställa krav på att göra kontoret en attraktiv plats att gå till ((Grundberg Wolodarski 2021)).

### 2.3.3 Ett mobility managementprojekt 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 och som vill bidra till bättre lösningar för arbete genom distansnärvaro. Flera kommuner deltar, Lycksele, Skellefteå, Storuman, Umeå och Vindeln. Projektet fokus ligger på beteendeförändring (. Genom kommunikation, aktiviteter och praktiska åtgärder vill vi få fler personer att låta bilen stå och i stället vilja gå/cykla/åka kollektivt/samåka. resepolitics, cykla- och gåkampanjer och fysiska investeringar som till exempel stationära cykelpumpar, vindskydd till busshållplats med mera. Ett exempel är att de vid tre tillfällen erbjudit anställda att delta i elcykelkampanjer där man under två veckors tid får låna en elcykel gratis. Syftet är att inspirera till hållbart resande till och från jobbet men även på fritiden (Hållbara resor 2021).

### 2.3.4 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 bankens miljöpåverkan. Enligt Mikael Eriksson som ansvarig för fastighetsutveckling så berodde det inte på att de hade någon kris utan som en viktig del för bankens konkurrenskraft och för att locka medarbetare i framtiden. I samband med att målet togs 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).



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

I och med flytten reducerade SEB antalet bilåkare från 2 000 till 300. De dubblade antalet cykelplatser från gamla kontoren till de nya och byggde ett lättillgängligt cykelgarage med omklädningsrum på entréplan, i butiksläge med glasväggar för att göra det extra synligt. I garaget

finns tillgång till en meck-hörna där anställda har 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 låncyklar som kan användas vid tjänsteresor. 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).

## 2.4 Pendlingsresor till arbetsplatsen

Nyckeln till att framgångsrikt minska transportutsläppen ligger är att planera för förflyttningar till mer hållbara alternativ. Det kan exempelvis handla om mål och åtgärder för att en viss andel av personalstyrkan ska ställa bilen och cykla eller åka kollektivtrafik till jobbet, eller att öka andelen resfria möten – även efter corona. 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 som täcker upp behoven. Ett alternativ är också att företaget erbjuder anställda att vara med i projekt för att testa nya pendlingsvanor. (Persson, 2020).

Coronapandemin har minst sagt 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 personer väljer bort cykeln. Otrygga trafiksituationer är det som får flest att avstå, men även faktorer såsom avsaknad av cykelparkering och svårigheter med att kombinera med kollektivtrafik gör att invånare väljer andra färdmedel. Förmodligen mindre hållbara färdmedel. Men för att det ska vara attraktivt att cykla behöver kommuner investera i infrastrukturen och cyklisten måste få en större roll i stadsplaneringen. Framförallt måste tryggheten förbättras och barnperspektivet måste tas med i trafikplaneringen. Det ökade intresset för cykling har också gett svallvågor på flera håll och initiativen är många. Den 1 december 2020 gav regeringen kommuner möjlighet att inrätta särskilda cykelgator för att underlätta för cykeltrafik och genom "cykeluppropet" föreslås popup-cykelbanor på de mest trafikerade sträckorna. Västtrafik inkluderar numera cykel som färdmedel i sin app och Västra Götalandsregionen lånar ut elcyklar till sina resenärer under en provperiod på sex veckor. Även fastighetsbolag ser cykeltrenden och förenklar för de boende att ta cykeln, bland annat genom att erbjuda cykelpooler med olika typer av cyklar.

Cykeln är ett klimatsmart transportsätt som är älskat av så många till följd av dess smidighet och enkelhet, faktum är att det är svårt att hitta ett färdmedel som är lika energieffektivt som just cykeln.



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

Forskare vid K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik har studerat på vilket sätt pandemin påverkat mötes- och resebeteenden hos anställda vid tio svenska organisationer (myndigheter, universitet och företag) och frågat personalchefer hur de tror att pandemin påverkar arbetslivet på längre sikt (K2, 2021). Den svenska regeringens och folkhälsomyndighetens starka rekommendationer har lett till den mest dramatiska minskningen av arbetsrelaterade resor i modern tid. Studien visar att arbetslivet och arbetsrelaterade resor nu förändras på ett sätt som troligen är bestående, också efter pandemin. Det framtida kontoret ska inte bara erbjuda en god arbetsmiljö, utan också vara ett ställe som man får energi och inspiration av att besöka. De personalchefer som intervjuats i studien uttryckte att attraktiva och väl utrustade lokaler kan få ökad betydelse, både vid rekrytering och för att locka befintlig personal till arbetsplatsen, men att behovet av kontorsytor förmodligen kommer att minska. Förändrade arbets- och resmönster kan utgöra en stor besparing för många arbetsgivare som både kan minska kostnaderna för anställdas resor och för verksamhetens lokaler. Samtidigt påverkas arbetsgivares ansvar för de anställdas arbetsmiljö när arbetsplatsen flyttar ut från det traditionella kontoret (K2, 2021).

## 2.5 Utmaningar

Både arbetsgivare och arbetstagare verkar uppskatta flexibiliteten i det nya arbetslivet med flexibilitet i tid och rum, att kunna välja vilken plats som passar bäst utifrån arbetsuppgifterna. Men även om vi inte ser att produktiviteten försämras när anställda jobbar hemifrån så finns nackdelar med distansarbetet när det kommer till det gemensamma skapandet, det kreativa samtalet. Det finns flera utmaningar med det nya arbetsformerna, dels det organisatoriska, dels utifrån individen. En stor utmaning är kulturbyggandet, människor är sociala varelser som bygger och skapar stämning genom fysiska interaktioner. Vad kommer det att innebära och hur påverkar det kulturbyggandet inom organisationer när vi ska bygga gemenskap i allt större utsträckning genom videoplattformar som till exempel Teams, Zoom med flera. Formerna för kontorsarbete står inför stora förändringar, detta kommer i sin tur också i hög grad påverka våra resmönster till och från arbetsplatsen. I denna utredning bär vi med oss att flexibilitet är ledordet och att alla färdvägar bör vara öppna och fokus på de hållbara alternativen. Ett företag eller en organisation som inte jobbar aktivt och systematiskt med hållbarhet är inte framtids säkrat.



Figur 6. Det är fortfarande oklart hur många som kommer att pendla till jobbet på en daglig basis.  
Bildkälla: Huddinge kommuns bildarkiv 2016.

### 3 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 och flexibla parkeringstal. Frågor kring hur parkering för både bil och cykel ska lösas är viktigt att ha med i ett tidigt skede i planeringsprocessen då eventuella ytanspråk är svårösta i ett senare skede.

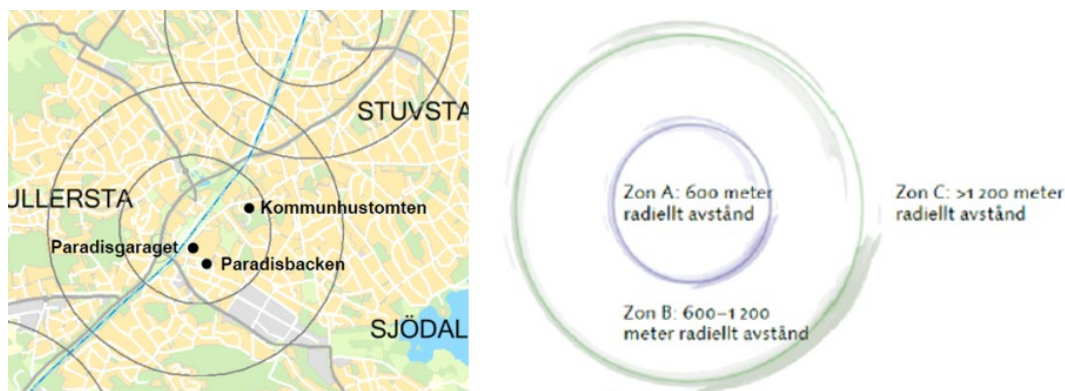
#### 3.1 Parkeringstal

Ett parkeringstal anger hur många parkeringsplatser för bil och cykel som ska iordningställas vid nybyggnation av bostäder och verksamheter, som exempelvis ett flerbostadshus eller kontor. I Huddinge kommun mäts parkeringstalet i antal parkeringsplatser/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). Samtliga lokaliseringalternativ av kommunhuset är belägna i zon A.

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). Tabell 1 redovisar parkeringstalet för kontor i zon A.

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

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



Figur 7. Parkeringszoner i Huddinge kommun (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

## 3.2 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. Eftersom samtliga lokaliseringalternativ ligger inom zon A innebär det att flexibla parkeringstal är möjligt att tillämpa. Varje projekt har unika förutsättningar och bedömning av hur mycket reduktion som är lämpligt avgörs från fall till fall efter utredning. Den maximala reduktionen som parkeringstalet kan sänkas med är 30%. 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). Rekommenderade åtgärder för det nya kommunhuset redovisas i kapitel 5.

## 3.3 Mobility management

Mobility management är ett koncept för att främja val av hållbara färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) genom så kallade beteendepåverkande åtgärder (Huddinge kommun, 2016b). 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 de beteendepåverkande åtgärderna och de fysiska åtgärderna samplaneras.

Mobility Management åtgärder kan innefatta en rad olika åtgärder som exempelvis kampanjer, reserådgivning, parkeringsstyrning och bilpooler. Det är viktigt att beakta de lokala förutsättningarna så att behoven matchar det som finns i omgivningen. 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. Generellt sett brukar det talas om att en fem-årsperiod är ett lämpligt tidspann för att användarna ska hinna anpassa sig till åtgärden (Roth, Hult & Hult, 2018).

För att uppnå ett lyckat mobility management arbete är det viktigt att beakta samtliga tre hållbarhetsaspekter. Dvs. den sociala, ekologiska och ekonomiska. Generellt sett brukar tonvikt läggas på den ekologiska dimensionen då målsättningen är att främja de hållbara färdmedelsvalen framför bilåkandet. Dock är det viktigt att inte glömma den ekonomiska och sociala delen. Gällande den ekonomiska dimensionen har det visat sig att parkeringskostnad är ett effektivt styrmedel (Roth, 2018). Emellertid är det viktigt att undvika den så kallade överspillseffekten, vilket innebär att omkringliggande områden måste också ha likvärdig reglering för parkeringsplatserna. Med likvärdig reglering avses antingen avgifts- eller tidsreglering. Gällande den sociala dimensionen handlar det exempelvis om att de föreslagna mobilitetsåtgärderna ska fungera jämställt dvs. de ska vara till för alla samt att de bör vara hälsofrämjande (se mer i 4.4).

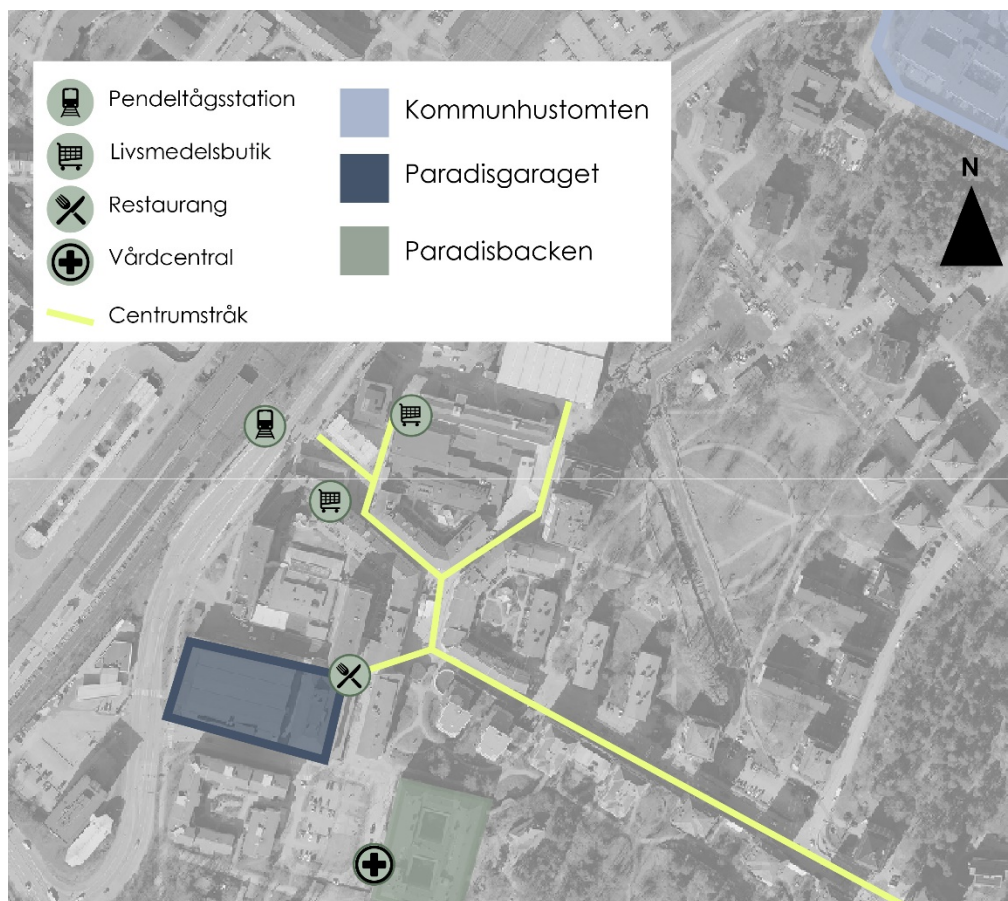
I dagsläget finns det mängder med olika mobilitetsåtgärder, där vissa lämpar sig bättre till boende medan andra är mer lämpliga för anställda. För anställda på kommunen har det exempelvis åtgärder som realtidsinformation i entrén, cykelservice, förmånscykel, rabatterade kollektivtrafikkort samt test-cyklistprojekt.

## 4 Behov och förutsättningar

I detta kapitel beskrivs geografiska förutsättningar, målpunkter och resandemöjligheter som finns kring de föreslagna lokaliseringalternativen idag samt vilka utvecklingsplaner och strategier kommunen har för Huddinge centrum. Grundförutsättningarna är snarlika för de olika alternativen, utifrån ett parkerings- och mobilitetsperspektiv, men skiljer sig åt vad gäller avstånd till Huddinge pendeltågstation och närhet till det lokala serviceutbudet. Resultaten från kommunens genomförda CERO-analys presenteras också i detta kapitel, där de anställdas resvanor har kartlagts. Det är ett viktigt underlag för att kunna ta fram rätt mobilitetsåtgärder. Generella kostnader för parkering samt ett förslag till organisation för att arbeta med mobilitetsfrågan avslutar detta kapitel.

### 4.1 Målpunkter

Samtliga lokaliseringalternativ ligger inom den mest stationsnära zonen, zon A, vilket innebär att det maximala avståndet till Huddinge pendeltågsstation är 600 meter. Kommunhustomten ligger cirka 600 meter från stationen och Paradisgaraget och Paradisbacken ligger cirka 150 respektive 380 meter från stationen. De två senare ligger i direkt anslutning med fastigheterna som utgör Huddinge centrum och som innefattar ett lokalt serviceutbud med butiker, restauranger, vårdcentral, matvaruhandel, gym samt utbildnings- och konferenslokaler. I Huddinge centrum anordnas även olika typer av evenemang så som konserter och marknader.



Figur 8. Målpunkter och centrumstråk i och i anslutning till Huddinge centrum.

Den inre kärnan av Huddinge centrum uppskattas av boende och besökare, med sin småskaliga struktur med gångstråk, torg och andra naturliga mötesplatser. Boende, handel och service tillsammans med närheten till kollektivtrafik skapar en levande stadsdel.

Huddinge kommun har tagit fram ett samrådsförslag till utvecklingsplan för Sjödalen och Fullersta med fokus på Huddinge centrum för år 2050, se Figur 9. Utgångspunkten för utvecklingsplanen är att ta vara på områdets befintliga karaktär och kvaliteter, kulturmiljön samt rollen som kommunens



administrativa centrum. I markanvändningskartan för det nya programmet pekas en ny möjlig pendeltågstation ut vid befintliga perrongens södra ände och ambitionen att utveckla Huddinge station till en bytespunkt (Huddinge kommun, 2021).



Figur 9. Del av markanvändningskartan från samrådsversionen av utvecklingsplanen för Sjödalen Fullersta med fokus på Huddinge centrum (Huddinge kommun, 2021).

Inriktningen i programmet är att bygga en tätare stadsdel där de ytor som idag används för biltrafik kommer behöva tas i anspråk för gående, cykel, och kollektivtrafik. Att planera bilparkeringen på ett smart sätt är ett av verktygen för att nå ett hållbart resande. Bilparkering för verksamma, boende och långtidsbesökare ordnas i första hand i mobilitetshus i strategiska lägen, till exempel i ytterkanten av bebyggelse, i nära anslutning till huvudgator och/eller längre bort än närmaste kollektivtrafikhållplats. Det innebär större möjligheter för att samnyttja parkeringsplatserna. Parkeringar för bil i centrala Huddinge närmast centrum ska huvudsakligen ske på kvartermark i mobilitets- hus alternativt i underjordiskt garage (Huddinge kommun, 2021).

## 4.2 Mobilitet

Från Huddinge pendeltågstation avgår pendeltåg mot Södertälje, via den regionala stadskärnan Flemingsberg, i södergående riktning samt 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 7e minut i rusningstrafik och var 15e minut i lågtrafik.

Från Huddinge busstation går även flertalet busslinjer som tar dig till 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 till Huddinge kommuns östra delar dock är turtätheten inte lika hög. Kollektivtrafikförsörjningen av Huddinge centrum kan anses god. En mer utvecklad bytespunkt skulle göra kollektivtrafiken än mer attraktiv.

Det finns inget låncyckelssystem i kommunen idag. Men det finns ett visst intresse från aktörer att etablera sig. Det samma gäller bilpool i Huddinge. En bilpoolsaktör har visat ett intresse av att testa marknaden i Huddinge och det har tidigare förts en diskussion på kommunen om att nyttja kommunal mark för att etablera en bilpool.

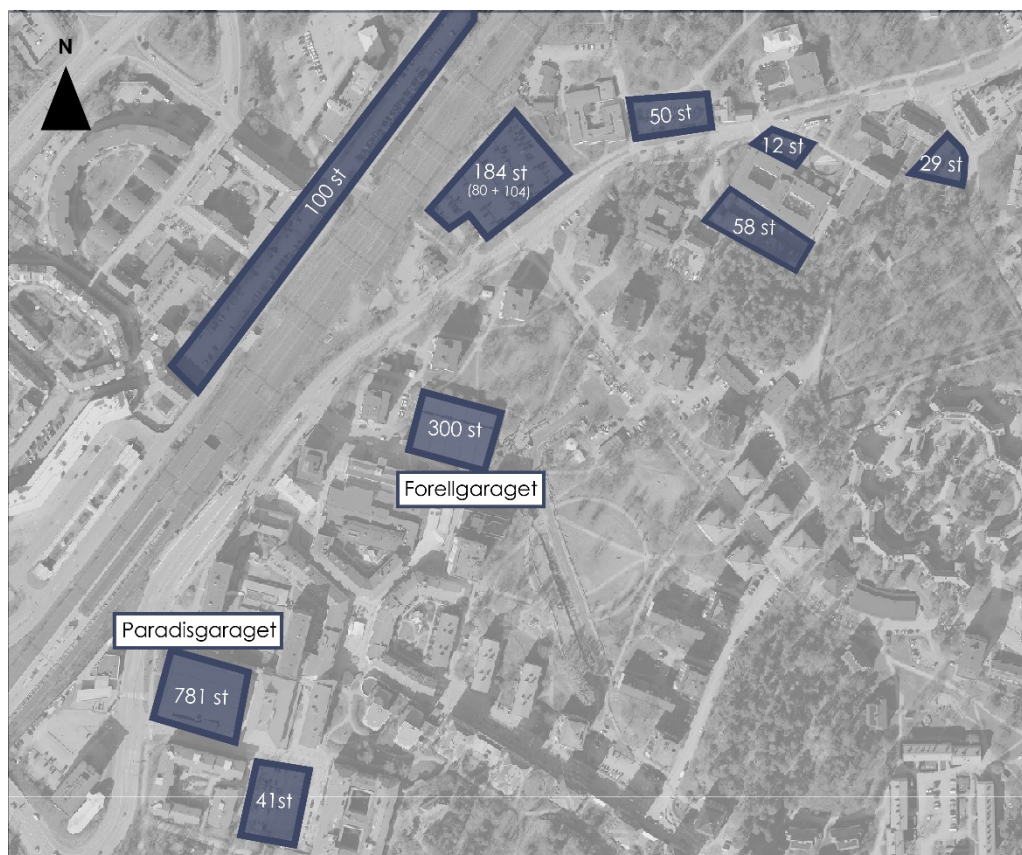
Antalet cyklar som parkerar i Huddinge centrum och vid stationen en vardag är cirka 750 stycken, och efterfrågan på cykelparkering är idag större än utbudet. Det kommer att krävas olika typer av cykelparkering vid båda pendeltågstationerna för att säkerställa efterfrågan på parkering. Det behövs såväl en storskalig lösning i cykelparkeringsgarage, men även mindre och mer lättillgängliga platser fördelat på olika målpunkter (Huddinge kommun, 2021).

Det finns flertalet bilparkeringsmöjligheter i Huddinge centrum idag. Bland annat är det möjligt att infartsparkera vid två infartsparkeringar om 100 respektive 80 platser, ena parkeringen ligger väster om järnvägsspåret och den andra ligger på östrasidan om järnvägsspåret, längs med Kommunalvägen. För den infartsparkering som ligger öster om spåret gäller att de resenärer som har SL-kort laddat med

30 dagar eller längre periodbiljett parkerar avgiftsfritt mellan klockan 05-03. Övriga bilister betalar 10 kronor i timmen, men med ett maxtak på 40 kronor per dygn. Mellan klockan 03-05 är det parkeringsförbud (Huddinge kommun, 2021). Infartsparkeringen på västrasidan spären är avgiftsfri.

I ett mail från Huddinge kommuns beställare daterat till 20210603 ges följande information om bilparkeringsmöjligheter i Huddinge centrum. På den östra sidan ligger 104 bilplatser i direkt anslutning till infartsparkeringen. Huga bostäder förfogar över platserna som idag är uthyrda men kommunen äger marken.

Det finns tre parkeringsgarage i Huddinge centrum. Forellgaraget med totalt cirka 300 platser. Av dessa är 40 platser reserverade för anställda i centrum genom att de har ett särskilt tillstånd och 30 platser är reserverade för personal på Huga huvudkontor. Paradisgaraget med 781 platser. 600 platser i Paradisgaraget är avsedda för besökare. 191 av de totalt 781 platserna är förhyrda platser. För dagens bilburna kommunanställda finns möjlighet att parkera vid kommunhusets parkering men också på den bilparkering mitt emot kommunhuset, kyrkans parkering om ca. 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. 14 av dessa är besöksplatser till Vårdcentral och Folk tandvården och 27 platser är av Huga uthyrda platser.



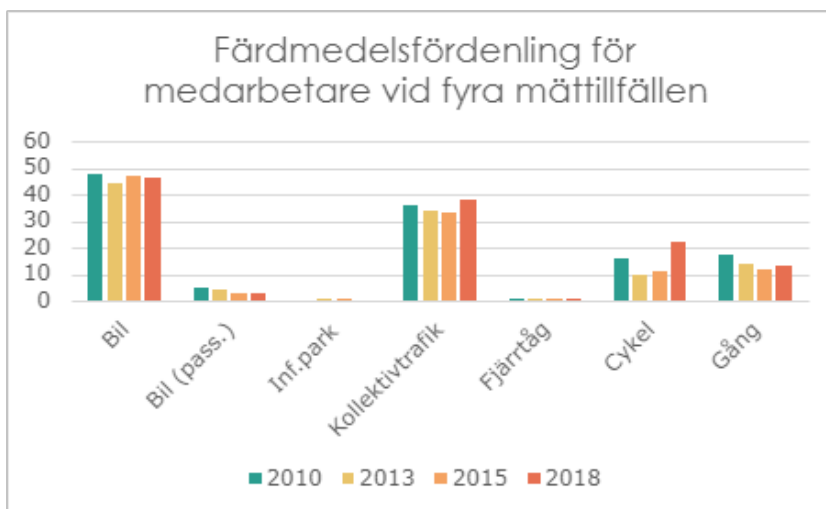
Figur 10. Nuvarande parkeringsytor i anslutning till Huddinge centrum.

Det finns gatuparkering i området kring Huddinge centrum. Från och med den 7 juni 2021 återupptas ett tidigare försök med parkeringsavgifter på kommunala gator inom cirka 600 meter från pendeltågsstationerna i Huddinge. Syftet är att öka tillgängligheten på parkeringsplatser och

framkomligheten på gatorna. Avgiften är 10 kronor i timmen på vardagar klockan 8–17 och de första två parkeringstimmarna är gratis (Huddinge kommun, 2021a).

### 4.3 Kommunanställdas resvanor

Huddinge kommun har arbetat systematiskt med resvaneundersökning, och använt sig av den KTH-utvecklade metoden CERO-analys. Det är ett processledningsverktyg för att stödja kommuner att nå uppsatta klimatmål för resor, pendling såväl som tjänsteresor. Den första kartläggningen gjordes 2010 med uppföljning år 2013 och 2015, dessa år inkluderade även tjänsteresor. Den senast gjorda undersökningen är från 2018 och är en uppföljningsanalys av de tidigare kartläggningarna. Figur 11 redovisar färdmedelsfördelningen vid de fyra mätillfällena.

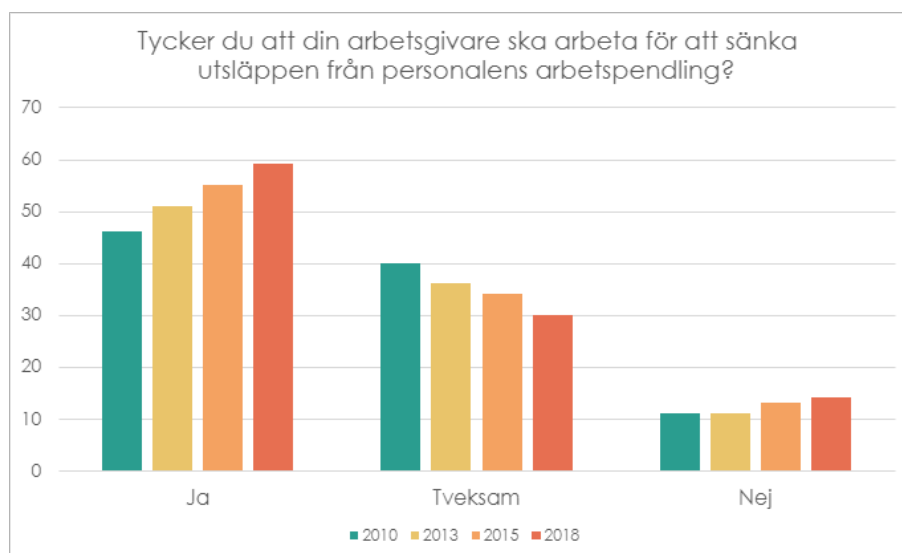


Figur 11. Färdmedelsfördelningen under mätillfällena.

En rad förbättringsområden identifierades under senaste CERO-undersökningen 2018:

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

En av frågorna är "Tycker du att din arbetsgivare ska arbeta för att sänka utsläppen från personalens arbetspendling". Mätningen har gjorts vid tre tillfällen och för varje gång anser allt fler medarbetare att arbetsgivaren ska arbeta för att sänka utsläppen, se Figur 12.



Figur 12. Allt fler medarbetare anser att arbetsgivaren ska arbeta för att sänka utsläppen från personalens arbetspendling.

#### 4.4 Aktiv arbetspendling

Kommunens vision för 2030 är att Huddinge ska vara en av de tre mest populära kommunerna i regionen att bo, besöka och verka i. Översiktsplanens inriktning konkretiserar hur visionen ska uppfyllas inom ramen för den fysiska planeringen och utvecklingen. Bland annat nämns det att samhället ska utformas så att fysisk aktivitet stimuleras (Huddinge kommun, 2014).

Det nationella övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen (Folkhälsomyndigheten, 2021). Kommunen är en viktig aktör för att förverkliga målen. Huddinge har tagit fram en lokal Agenda 21 i syfte att implementera de nationella miljömålen. Kommunens Klimat- och energiplan visar att transportsektorn står för drygt 50 procent av alla växthusgasutsläpp inom Huddinge kommun.

Enligt Världshälsoorganisationen, WHO så 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 fysisk aktiva transporter kan trafikplanering bidra till att fler går eller cyklar och når upp till 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 självt 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 effektivaste sättet att minska utsläppen från transportsektorn är att i första hand minska behovet av att resa, i andra hand välja hållbara transportmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik och i tredje hand välja ett energieffektivt fordon med bränslen med låga växthusgasutsläpp.

Inom transportsektorn har det sedan lång tid utvecklats metoder för att beräkna kostnader och nyttor av investeringar i infrastruktur. Men dessa har gällt olika former av motoriserade transporter. Först långt senare har metoder börjat utvecklas för att hantera motsvarande behov vid aktiva transporter. Därvid har frågan om hur man ska värdera hälsoeffekter av gång och cykling knutna till en minskad risk för sjukdomar och sjuklighet samt förtid död varit de som man har arbetat mest med.

#### 4.5 Kostnader för parkering

Att bygga parkeringsplatser är generellt sett kostsamt. Emellertid kan prislappen variera i hög utsträckning beroende på geotekniska förutsättningar, markpriser samt om parkeringsplatsen ska lokaliseras utomhus som markparkering eller i garage. Parkeringsavgiften är ofta betydligt lägre än

den faktiska kostnaden för parkering vilket gör att kostnaderna 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 kostnader är runt 1700 kronor i månaden (Förvaltarforum, 2021). Det innebär en genomsnittlig förlust på 1270 kronor per månad per parkeringsplats. Tabell 2 redovisar entreprenadkostnad för olika parkeringstyper.

Tabell 2. Entreprenadkostnad för olika parkeringstyper (Sundman, 2019).

Typ av parkering	Kostnad [kr/parkeringsplats]
Asfalterad yta	10-15 000
Parkeringsdäck	50 – 100 000
Parkeringshus (ovan jord)	100 – 300 000
Nedschaktat garage	350 – 450 000

Som tidigare nämnts kan så kallade mobilitetsåtgärder reducera parkeringstalet. 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. under byggnadens skisskede, så kan byggkostnaderna minska med 15% (Sundman, 2019).

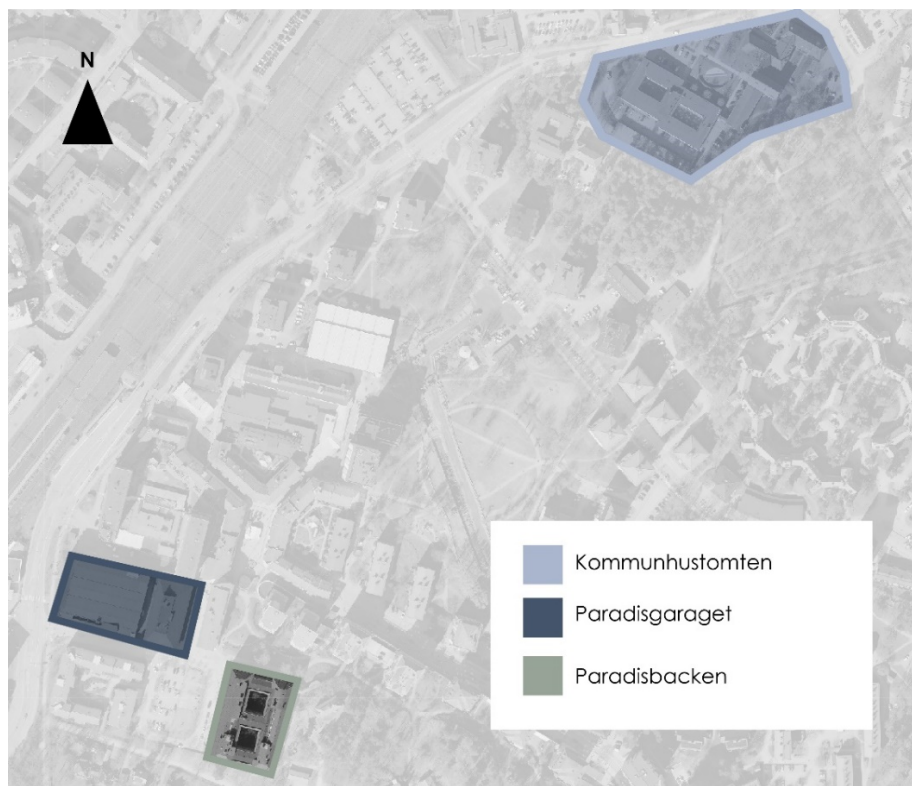
## 4.6 Organisation

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 är en del av arbetet och arbetet behöver genomsyra hela organisationen för att resultat ska kunna 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. Något som blir viktigare desto större reduktion som görs av parkeringstalet. Reduktionsnivåerna av parkeringstalen för de olika lokaliseringalternativen 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 mer 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.

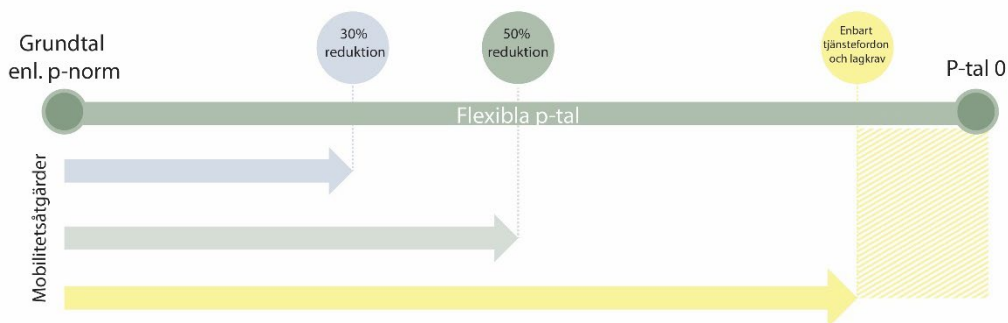
## 5 Föreslagna mobilitetsåtgärder

I detta kapitel förs ett resonemang kring mobiliteten för de tre olika lokaliseringalternativen och hur det går att nyttja möjligheten till flexibla parkeringstal och arbeta med mobilitets åtgärder för att kunna närma sig hur många parkeringsplatser som vore lämpligt att bygga vid nybyggnation av ett kommunhus. Som nämnts är tre lokaliseringalternativ aktuella för det framtida kommunhuset, dessa illustreras i Figur 13.



Figur 13. De tre lokaliseringalternativen för det framtida kommunhuset.

Figur 14 redovisar de två ytterligheterna när det gäller p-tal. Längst till vänster är grundtalet utifrån Huddinge kommuns rådande parkeringsnorm (p-norm). I motsats till detta redovisas p-tal 0 till höger i figuren, vilket innebär att det inte finns några parkeringsplatser alls då de ersatts med andra mobilitetsåtgärder. Det är dock tydligt att det är omöjligt att uppnå p-tal 0 på grund av rådande lagkrav för tillgänglighet samt tjänstefordon som måste finnas i ett kommunhus för att kunna utföra arbetsuppgifterna. Utifrån de tre lokaliseringalternativen så föreslås olika reduceringsnivåer av p-talet, främst beroende på deras 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 att kunna tillämpa flexibla parkeringstal krävs det att lämpliga mobilitetsåtgärder implementeras. Några av de föreslagna åtgärderna upptar en del yta, vilket redovisas i Tabell 4, Tabell 9 och Tabell 13. Mer ingående uträkningar av ytanspråket redovisas i Bilaga A.



Figur 14. Schematisk illustration av reduceringsnivåer av p-talet.

För kommunhustomten föreslås en 30% reduktion av p-talet, medan för lokaliseringalternativen paradigaraget och paradistomten föreslås en reduktion på 50% av p-talet. Motiveringarna till de föreslagna reduktionsnivåerna redovisas i avsnitt 5.2, 5.3 och 5.4. För att kunna uppnå de föreslagna reduktionsnivåerna så krävs det att olika mobilitetsåtgärder implementeras, vilket beskrivs mer ingående i avsnitt 5.1. En av dessa mobilitetsåtgärder är bilpool som också behöver parkeringsplatser. Cirka 50% av bilpoolsplatserna bör ligga på tomten eller i nära anslutning till kommunhuset. Användare har olika behov av bilpoolen, sällananvändare kan oftast ta sig till en poolbil som ligger lite längre bort. De som använder bilpoolen mer frekvent, flera gånger per dag eller har större packning, har ett behov av kortare avstånd till bilpoolen och kan då nyttja de som ligger i nära anslutning till kommunhuset. Tabell 3 redovisar de olika reduktionerna av parkeringsplatser samt bilpoolsplatser. Mer ingående uträkning av reduktionen redovisas i bilaga A.

Tabell 3. Reduktion av antal parkeringsplatser enligt Huddinge kommuns riktlinjer. \*=Cirka 50 % av bilpoolsplatserna bör ligga på eller i nära anslutning till tomten.

	Antal parkeringsplatser innan reduktion	Grundbehov poolbilar	Summa behov parkeringsplatser innan reduktion	Antal parkeringsplatser efter reduktion	Antal bilpoolsplatser*	Summa behov parkeringsplatser
Kommunhustomten	195	68	263	136	78	<b>214</b>
Paradigaraget	195	68	263	97	84	<b>181</b>
Paradisbacken	195	68	263	97	84	<b>181</b>

Gemensamt för alla tre alternativ är att gång och cykelkopplingar till respektive tomt behöver utredas närmare för att skapa bästa möjliga förutsättningar för gående och cyklister. Samtliga alternativ kräver således investeringar i gång- och cykelnätet utöver de mobilitetsåtgärder som föreslås.

## 5.1 Kategorisering av mobilitetsåtgärder

För att kunna presentera de föreslagna mobilitetsåtgärderna på ett överskådligt vis har de kategoriserats enligt Figur 15.



Figur 15. Kategorisering av mobilitetsåtgärder.

I kommande avsnitt är de mobilitetsåtgärder som föreslås för respektive lokaliseringsalternativ kategoriserade enligt kategorierna i Figur 15. Nedan redogörs kort 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 tjänstebilar som finns idag. Då bilpoolen till största del kommer att nyttjas under vardagar under arbetstid bör det även finnas möjlighet för medborgare att tillgå bilpoolen när den inte används av kommunanställda. 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, öka flexibiliteten.
- Helhetsgrepp – mobilitetslösningar**  
 När det görs en större reduktion 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 toppskick. 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 bör det även finnas leveransskåp för paketupphämtning eller matkasse, matkassar förutsätter dock att skåpet är kylt.
- Kommunikation & information**  
 Det är viktigt att kommunens anställda känner till vilka mobilitetstjänster som finns. Detta görs genom en aktiv kommunikation i form av marknadsföring av de mobilitetstjänster som Huddinge kommun tillhandahåller. Alla mobilitetstjänster bör samlas i en app för att underlätta användningen av tjänsterna för användarna. Vidare bör det göras återkommande informationskampanjer samt sättas upp mål för arbetspendling. Ett exempel på lyckat initiativ är hälsotrampare dvs. att den anställde får en gratis hälsoundersökning av Huddinge kommun 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.
- Cykelfrämjande åtgärder**  
 Cykelpool med framförallt traditionella cyklar men även elcyklar och lådcyklar är en viktig cykelfrämjande mobilitetsåtgärd. Cykelfrämjande åtgärder innefattar även underhåll av den privata cykeln i form av en cykelverkstad i kommunhuset samt möjlighet till service ett antal gånger per år. Den anställde bör även ha möjlighet att leasa en cykel. Slutligen måste också fastigheten vara anpassad med automatisk dörröppnare, lättillgängligt cykelgarage som tillhandahåller cykelställ med ramlås, skåp för hjälm samt omklädningsrum med dusch.
- 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 vara en välfungerande mötesuppkoppling i kommunhuset. I kommunhuset behöver det även finnas tillgång till mindre rum för digitala möten samt rum för tyst arbete för de som annars blir störda av de som tar möten i kontorsutrymmet.
- **Kollektivtrafikåtgärder**  
 Kommunen bör erbjuda anställda att bli testresenär/få kollektivtrafikkort alternativt erbjuda subventionerade kollektivtrafikkort. Det är viktigt att det görs kommunikationsinsatser i samband med att de anställda har möjlighet att få vara testresenär eller får ett subventionerat kollektivtrafikkort. Det bör även finnas realtidsinformation i entrén för att ständigt påminna om att möjligheten att resa kollektiv finns.

## 5.2 Kommunhustomten

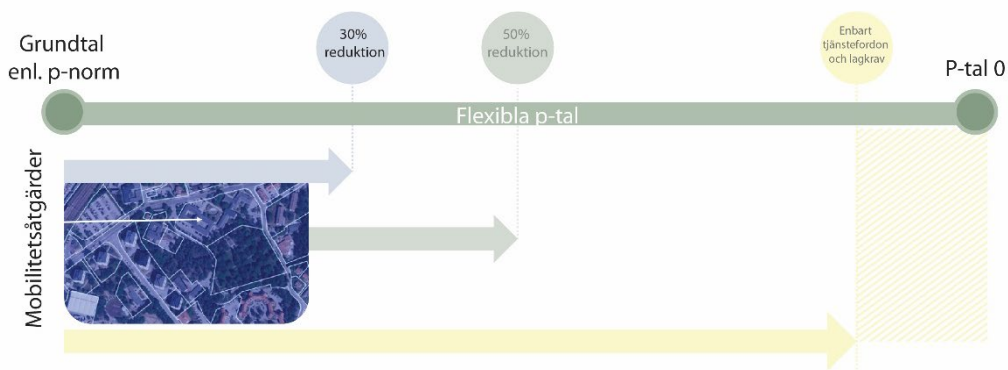
Kommunhustomten är den fastighet där kommunhuset är beläget i dag, dvs. på östra sidan om Kommunalvägen. Den ägs av Huddinge samhällsfastigheter AB. Närmaste busshållplats ligger cirka 50 meter från Huddinge kommunalkontor och det är ungefär 600 meter att gå till pendeltågsstationen, vilket tar cirka åtta minuter.

### 5.2.1 Mobilitetsåtgärder kommunhustomten

För lokaliseringsalternativet kommunhustomten anses en reduktion av parkeringstalet på 30% vara lämplig, se Figur 16. Rekommendationen grundar sig framförallt i att det är 600 meter från den spårbundna trafiken till kommunhustomten. Även om det inte anses vara någon längre sträcka, så blir det ändå en barriär för resenärerna. Utöver det är kommunhustomten den plats där dagens kommunhus är lokaliserat, vilket gör att om denna plats väljs för det framtida kommunhuset så kommer de anställda fortfarande att ta sig till samma plats, även om kommunhusbyggnaden är ombyggd. Detta medför att de anställda inte är lika benägna att ändra sina resvanor i jämförelse om en ny lokalisering skulle väljas. Om kommunen under en längre period, medan det nya kommunhuset byggs, omlokaliseras till tillfälliga lokaler med goda förutsättningar att resa kollektivt och bra lösningar för cykel, kan istället möjligheterna att förändra dagens resmönster öka.

Vidare är det cirka 700 meter till Huddinge centrum från kommunhustomten, vilket gör att de anställda upplever lokaliseringen som aningen avlägsen från, exempelvis, service och restauranger. För att kunna uppnå en reduktion på 30% av parkeringstalet krävs det att lämpliga mobilitetsåtgärder vidtas, vilket redovisas i Tabell 4.

En förutsättning gällande parkering är att lagkrav ska uppfyllas men kommunen gör också bedömningen att det måste finnas ett visst antal platser på tomten. Det kan till exempel röra sig om gravida, behov av att stå nära på grund av mycket och/eller tung utrustning. Dessa platser redovisas i tabellen nedan tillsammans med platserna för rörelsehindrade.



Figur 16. Reduktion av p-talet med 30% rekommenderas för kommunhustomten.

Tabell 4. Föreslagna mobilitetsåtgärder.

Ekonomiska åtgärder	P-hyra bör ha marknadsmässig prissättning Synliggöra den faktiska kostnaden för parkering
Kommunikation & information	Återkommande information om mobilitetskampanjer Sätta upp mål för arbetspendling
Cykelfrämjande åtgärder	Cykelpool (olika cykeltyper) Cykelanläggningar (tvätt, verkstad, dusch, hjälmförvaring och laddningsmöjligheter) Leasing av cykel Service av cykel Fastigheten är cykelanpassad
Kollektivtrafikåtgärder	Subventionerat SL-kort Realtidsinformation i entrén
Bilpool	Bilpool- i kommunhuset
Digitala möten	Välfungerande mötesuppkoppling

Tabell 5 redovisar de ytor som bil- och cykelparkering samt de olika mobilitetsåtgärderna antas uppta för kommunhustomten.

Tabell 5. Ytanspråk för kommunhustomten.

Kommunhuset, reducering 30 %		
Funktion inomhus	Antal parkeringsplatser	Kvm (BTA)
Bilplats i garage eller på tomt för rörelsehindrade (10%), anställda (10%)	27	682
Cykel ramlås anställda	72	108
Cykel låst rum anställda	72	108
Cykel extra pga. reduktion bilparkering	19	29
Cykelpool	15	45
Cykelservice (Tvätt + verkstad)	0	4
Omklädningsrum	0	80
Hjälmförvaring + laddmöjligheter till elcykeln	0	1
<b>Totalt</b>		<b>1,056</b>
<b>Valfri placering</b>		
Bilpool anställda	78	1,944
Cykel anställda	72	108
<b>Totalt</b>		<b>2,051</b>
<b>Summa inomhus och valfri placering</b>		<b>3,107</b>
<b>Funktion utomhus/parkeringsbyggnad</b>		
Bil anställda och besökare	109	2,729
Cykel besökare	38	75
<b>Totalt</b>		<b>2,804</b>

## 5.2.2 Lokaliseringsalternativ parkering, kommunhustomten

Parkeringsförslaget för kommunhustomten är att genom mobilitetsåtgärder sänka parkeringstalet med 30 procent. Plats för cykelparkering inklusive cykelpool, yta för cykel service, omklädning 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.

För att lösa det totala parkeringsbehovet för kommunhustomten krävs totalt 214 bilplatser. 27 platser behöver ligga på tomten eller i garage för att uppnå mål om tillgängliga platser. Även hälften av bilpoolsplatserna behöver ligga i nära anslutning till tomten. Det totala antalet platser som då behöver rymmas i garage eller på tomten är 66 platser (27+(78/2)). Dessa platser föreslås läggas i garage under kommunhuset samt att nyttja befintliga platser bakom biblioteket. Garaget beräknas kunna inrymma 40 platser och platserna bakom biblioteket uppgår till 29 platser. Resterande platser föreslås lokaliseras i ett mobilitetshus på infartsparkeringen alternativt på kyrkans parkering (50 platser). Dock bör avtalsförhållanden och samnyttjandemöjligheter ses över innan dess att kyrkans parkering föreslås att nyttjas av kommunanställda.

Tomterna för infartsparkeringarna skulle kunna nyttjas för att bygga ett mobilitetshus med bilplatser, bilpoolsplatser och bilplatser för infartsparkering. Båda infartsparkeringarna uppfyller kraven om 600 meter till arbetsplatsen men den öster om spåren ligger ca. 200 meter närmare kommunhustomten än den väster om spåren. Infartsparkeringen väster om spåren kan översiktligt sägas ha mindre gynnsamma tekniska förutsättningar att bygga mobilitetshuset på. Dessa parkeringar ligger mycket nära spåren och får svårt att klara säkerhetsavståndet. Båda tomterna behöver vidare geoteknisk utredning. Därutöver kan acceptabelt gångavstånd för besökare till kommunhuset inte uppnås då det är ca 350 meter till infartsparkeringen väster om spåren.

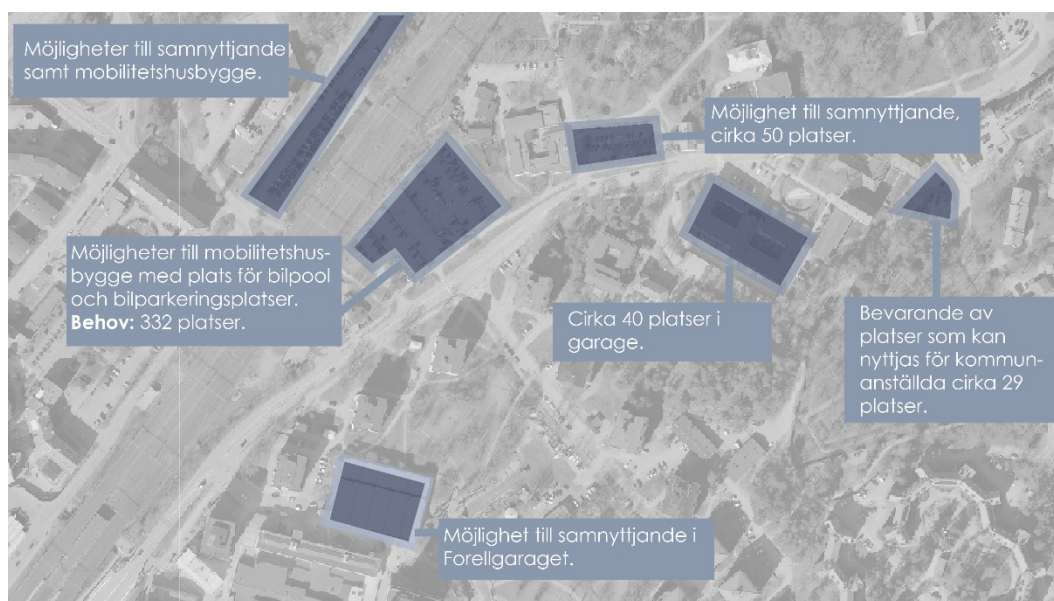
I mobilitetshuset på infartsparkeringen behövs det anläggas 148 bilparkeringsplatser. Vid ombyggnation på infartsparkeringen öster om spåren behöver de 104 platserna, som ligger i direkt anslutning till infartsparkeringen ersättas. Även de 80 infartsparkeringarna behöver ersättas i mobilitetshuset. Det ger oss ett behov av plats för 332 bilparkeringsplatser (148 för tillkommande kommunhusparkering + 80 ersättningsplatser infartsparkering + 104 ersättningsplatser för Hüge Bostädens uthyrda platser). Utifrån den översiktliga bedömningen av tomten med infartsparkering, öster om spåren skulle ett mobilitetshus med två till tre våningsplan behöva byggas. Bedömningen baseras på en tidigare utredning från 2020 som Huddinge kommun har gjort för infartsparkeringen om att det skulle kunna rymmas 130 bilplatser per våningsplan i ett parkeringsdäck på infartsparkeringen.

Att förlägga ett visst antal platser i Forellgaraget och se över i vilken utsträckning samnyttjande skulle kunna ske rekommenderas. Då Forellgaraget idag till viss del nyttjas av anställda på Hüge HK som kommer att flytta in i det nya kommunhuset finns möjlighet att fortsätta nyttja dessa platser till personalparkering för anställda. För att veta hur många platser som skulle kunna förläggas eller samnyttjas i garaget behöver beläggningen studeras vidare. Om möjligheter finns att nyttja redan befintliga platser i Forellgaraget i form av samnyttjande eller helt nyttjande finns det möjlighet att bygga färre nya bilparkeringsplatser i mobilitetshuset vilket kan leda till att det maximalt behöver byggas två våningar i parkeringsgaraget.

I ett mobilitetshus finns goda möjligheter att göra plats för privata aktörer som erbjuder olika typer av tjänster så som exempelvis matleveranser eller cykelservice. Dessa är då avsedda för allmänheten men kan nyttjas av anställda. Tabell 6 nedan visar förslag till hur många platser som kan lösas och var. I tabellen redogörs även entreprenadkostnaden för att bygga parkeringsplatserna. Notera att kostnaderna är schablonkostnader utifrån Sundman (2019). Det innebär att schablonkostnaderna inte beaktar kostnader som exempelvis geotekniska undersökningar eller markinlösen och övriga byggherrekostnader. Vidare kostar det även att implementera mobilitetsåtgärder. Tabellen illustreras med ytor i kartan i Figur 17.

Tabell 6. Bilparkeringsplatser lokaliseringalternativ kommunhustomten.

Parkerings typ	Antal platser	Kommentar	Schablonvärde av entreprenadkostnaden per plats enligt (Sundman, 2019)
Platser för rörelsehindrade samt platser på tomt med närhet till entré samt hälften av bilpoolsplatserna för anställda	66	40 platser inryms i garage under kommun huset och befintliga platser bakom biblioteket kan nyttjas (29st).	<b>Nedschaktat garage:</b> 350 – 450 000 SEK/plats <b>Ingen kostnad för nyttjande av befintliga platser.</b>
Resterande platser för anställda och besökare samt hälften av bilpoolsplatserna	148	Mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Ersättningsbehov (uthyrda av Huga Bostäder och infartsparkeringsplatserna)	104 + 80	Mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Totalt antal platser i nytt mobilitetshus	332 (148 + 104 +80)		<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats



Figur 17. Förslag på lokalisering av bilparkeringsplatser för alternativ kommunhustomten.

Under arbetets gång har arkitekten skissat på ett nytt förslag där ett nytt kommunhus byggs på tomt. Detta skulle kunna möjliggöra att hela parkeringsbehovet ryms inom befintlig fastighet.

### 5.2.3 För- och nackdelar med lokaliseringalternativ kommunhustomten

Tabell 7 redovisar för- och nackdelar med lokaliseringalternativet paradigaraget ur ett mobilitetsperspektiv. Resonemangen kring för- och nackdelar är kopplade till tomtens läge och vilka mobilitetsåtgärder som bedöms genomförbara.

Tabell 7. För- och nackdelar med lokaliseringsalternativet Kommunhusomtén.

Kommunhusomtén	
Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goda möjligheter att angöra tomten med cykel samt utrymme att anlägga cykelparkering i markplan.</li> <li>• Befintliga cykel och gångkopplingar finns till tomten.</li> <li>• Infartsparkeringen öster och väster om spåren ligger på acceptabelt gångavstånd (600 meter) till kommunhusomtén och kan nyttjas för att lösa delar av bilparkeringsbehovet.</li> <li>• Möjligheter till samnyttjande finns inom acceptabelt gångavstånd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möjligheter till samnyttjande av tjänster så som cykelpool och bilpool försvåras på tomten då allmänheten kan uppleva att poolerna ligger avsides.</li> <li>• Samma lokalisering som tidigare. Finns risk att beteende förändring försvåras.</li> </ul>

### 5.3 Paradisgaraget

Precis som namnet antyder är Paradisgaraget i dagsläget ett garage med bilparkering som ägs av det kommunala bolaget Huga Bostäder AB. Tabell 8 redovisar ingående fakta om parkeringsplatserna i paradisgaraget. För att paradisgaraget ska vara ett alternativ behöver det säkerställas att det sammanlagda behovet av parkering för Huddinge centrum och kommunhuset kan tillgodoses. Beläggningsgraden i paradisgaraget har inte studerats, men rekommenderas att göras när Covid-19 pandemin är över och distansarbetet minskar, vilket ger en representativ bild av beläggningsgraden. Kollektivtrafikkopplingarna ligger i nära anslutning till paradisgaraget då pendeltågstationen ligger cirka 200 meter från paradisgaraget, vilket motsvarar ett gångavstånd på tre minuter. Närmaste busshållplats ligger cirka 70 meter från paradisgaraget.

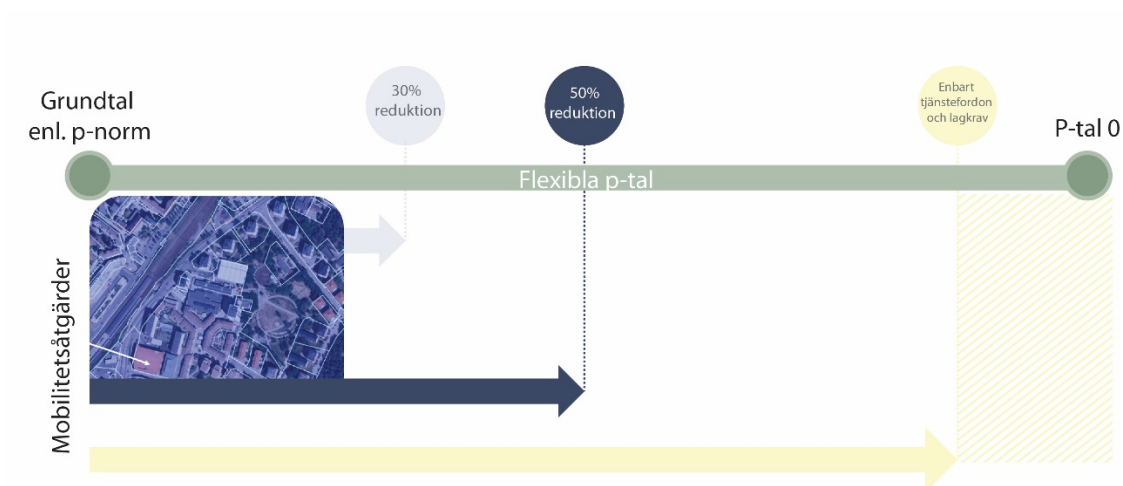
Tabell 8. Fakta gällande parkeringsplatser i paradisgaraget.

Antal uthyrda platser	191 stycken
Platser som kräver tillstånd	157 stycken
Besöksparkeringar	433 stycken
<b>Totalt</b>	<b>781 stycken</b>

#### 5.3.1 Mobilitetsåtgärder paradisgaraget

För lokaliseringsalternativet paradisgaraget anses en reduktion av parkeringstalet på 50% vara lämplig, se Figur 18. Rekommendationen grundar sig framförallt i att det är ett mycket kollektivtrafknära läge, vilket gör det enkelt för de anställda att pendla med kollektivtrafik. Vidare är tomten lokaliserad i Huddinge centrum, vilket gör det enkelt för anställda att nå service och restauranger. Att Paradisgaraget är en ny lokalisering för kommunhuset medför även att de anställda är mer benägna att förändra sina resvanor och således välja mer hållbara färdmedelsalternativ. Dock kräver det att de mer hållbara färdmedelsvalen marknadsförs, redan innan inflyttning till det nya kommunhuset. Utöver marknadsföring krävs ett antal andra mobilitetsåtgärder, för att uppnå en reduktion på 50% av parkeringstalet som redovisas i Tabell 9. För att kunna uppnå en reduktion på 50% krävs det att mobilitetsåtgärderna sätts in på en verksamhetsövergripande nivå, dvs hela verksamheten ska arbeta aktivt med samtliga mobilitetsåtgärder och känna ett gemensamt ansvar.

En förutsättning gällande parkering är att lagkrav ska uppfyllas men kommunen gör också bedömningen att det måste finnas ett visst antal platser på tomten. Det kan till exempel röra sig om gravida, behov av att stå nära på grund av mycket och/eller tung utrustning. Dessa platser redovisas i tabellen nedan tillsammans med platserna för rörelsehindrade.



Figur 18. Reduktion av p-talet med 50% rekommenderas för paradigaraget.

Tabell 9. Föreslagna mobilitetsåtgärder.

Verksamhetsövergripande åtgärder	
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 Cykelanpassade faciliteter (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
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

Tabell 10 redovisar de ytor som bil- och cykelparkering samt de olika mobilitetsåtgärderna antas uppta för kommunhustomten.

Tabell 10. Ytanspråk för paradisgaraget.

<b>Paradisgaraget, reducereing 50 %</b>		
<b>Funktion inomhus</b>	<b>Antal parkeringsplatser</b>	<b>Kvm (BTA)</b>
Bilplats i garage eller på tomt för rörlsehindrade (10%), anställda (10%)	19	487
Cykel ramlås anställda	72	108
Cykel låst rum anställda	72	108
Cykel extra pga. reduktion bilparkering	32	49
Cykelpool	15	45
Cykelservice (Tvätt + verkstad)	0	4
Omlädningsrum	0	80
Hjälmförvaring + laddmöjligheter till elcykeln	0	1
Leveransskåp	0	10
Tvättservice (kemtvtätt + tvättmaskin)	0	6
Skåp- Bilbarnstol/takrücke/cykelställ	0	10
<b>Totalt</b>		<b>907</b>
<b>Valfri placering</b>		
Bilpool anställda	84	2 106
Cykel anställda	72	108
<b>Totalt</b>		<b>2 214</b>
<b>Summar inomhus och valfri placering</b>		<b>3 120</b>
<b>Funktion utomhus/parkeringsbyggnad</b>		
Bil anställda och besökare	78	1 949
Cykel besökare	54	99
<b>Totalt</b>		<b>2 049</b>

### 5.3.2 Lokaliseringalternativ bilparkering

Parkeringsförslaget för Paradisgaraget är att genom mobilitetsåtgärder sänka parkeringstalet med 50 procent. Plats för cykelparkering inklusive cykelpool, yta för cykel service, omklädning 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.

Totala bilparkeringsbehovet är framräknat till 181 platser varav 19 måste ligga på tomten eller i nära anslutning till huvudentré. Om kommunen bygger på Paradisgaraget finns ett krav att platserna som försvinner i garaget ska ersättas. En översiktlig bedömning har gjorts av Huddinge kommun att cirka 200-250 platser kan bevaras i garaget då nya kommunhuset byggs. I beräkningarna tas höjd för att endast 200 bilplatser kan bevaras. Hälften av bilpoolen rekommenderas placeras på tomten. Totalt blir kommunhusets behov av bilparkering på tomten 61 platser. Av de ursprungliga 781 platserna finns 139 kvar för centrumbehov. Det innebär att resterande platser för kommunhusets behov, 120 platser samt ersättningsbehovet för de garageplatser som försvinner sammanlagt är 762. Dessa platser föreslås ersättas i ett mobilitetshus på infartsparkeringen, öster om spåren enligt samma princip som vid förslaget till kommunhustomten. Inkluderas även ersättningsplatserna för infartsparkeringen och de av Huga Bostäder uthyrda platserna blir det ett totalt behov av 946 platser i mobilitetshuset, vilket tydliggörs i Tabell 11. Det skulle då krävas 7-8 våningar av bilparkering i mobilitetshuset enligt samma beräkningsmodell som vid kommunhustomten om 130 platser per våning. Infartsparkeringen ligger cirka 250 meter från Huddinge centrum och cirka 470 meter från Paradisgaraget, vilket inte uppfyller det acceptabla gångavståndet för besöksparkering som är 200 meter.

I Tabell 11 redovisas även entreprenadkostnaden per parkeringsplats. Notera att kostnaderna är schablonkostnader utifrån Sundman (2019). Det innebär att schablonkostnaderna inte beaktar kostnader som exempelvis geotekniska undersökningar eller markinlösen. Vidare kostar det även att implementera mobilitetsåtgärder. Tabellen illustreras med ytor i kartan i Figur 19.

För bilparkeringen föreslås att samnyttjandemöjligheter ses över med Forellgaraget enligt samma princip som för kommunhustomten. Acceptabelt gångavstånd mellan Forellgaraget och Paradisgaraget kan uppnås för arbetspendlare. Om det finns möjligheter att nyttja redan befintliga platser i Forellgaraget i form av samnyttjande eller helt nyttjande finns det möjlighet att bygga färre nya bilparkeringsplatser i mobilitetshuset vilket kan leda till att våningsantalet skulle kunna minskas med uppskattningsvis en våning.

Tre ytterligare platser har identifierats i denna utredning som skulle kunna tillgodose ett visst behov av bilparkeringsplatser. Den ena platsen är parkeringen vid Storängshallen. Parkeringen nyttjas för idrottshallens behov. Parkeringens beläggning bör ses över. Idrottshallens parkering uppskattas vara mest nyttjad under kvällar och helger vilket kan ge goda förutsättningar för ett samnyttjande för arbetsplatsparkering. Parkeringen uppnår acceptabelt gångavstånd för arbetspendlare men inte för besökare. Den andra platsen är tomten som ligger i korsningen Kommunalvägen/Storängsleden. Ytan kan utredas vidare om behov av ytterligare mobilitetshus krävs. Tomten uppfyller acceptabla gångavstånd för både besökare och arbetspendlare. Den tredje platsen där det är möjligt att lokalisera ersättningsplatser, i garage eller parkeringshus, är paradistorget. För detta alternativ blir gångavstånden acceptabla för både kommunanställda och besökare. Platserna är markerade på kartan i Figur 19.

Tabell 11. Bilparkeringsplatser lokaliseringsalternativ paradisgaraget.

Parkeringstyp	Antal platser	Kommentar	Schablonvärde av entreprenadkostnaden per plats enligt (Sundman, 2019)
Ersättningsbehov på grund av utbyggnad	581	Ersätts i mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Platser för rörelsehindrade samt platser på tomt med närhet till entré samt hälften av bilpoolsplatserna för anställda	61	Förläggs i kvarvarande garage och ersätts i mobilitetshus på infartsparkeringen öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Resterande platser för anställda och besökare samt hälften av bilpoolsplatserna	120	Mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Ersättningsbehov (uthyrda av Huga Bostäder och infartsparkeringsplatserna)	104 + 80	Ersätts i mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Totalt antal platser som krävs i mobilitetshus	946 platser (581+ 61 + 120 + 104 + 80)		<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats





Figur 19. Förslag på lokalisering av bilparkeringsplatser för alternativ Paradisgaraget.

### 5.3.3 För- och nackdelar med lokaliseringsalternativ paradisgaraget

Tabell 12 redovisar för- och nackdelar med lokaliseringsalternativet paradisgaraget ur ett mobilitetsperspektiv. Resonemangen kring för- och nackdelar är kopplade till tomtens läge och vilka mobilitetsåtgärder som bedöms genomförbara.

Tabell 12. För- och nackdelar med lokaliseringsalternativet paradisgaraget.

Paradisgaraget	
Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centralt, närhet till service och kollektivtrafik.</li> <li>• God möjlighet till samnyttjande med bibliotek och centumparkering.</li> <li>• Möjlighet att förändra resvanor pga. ny lokalisering.</li> <li>• Uppnår önskan om "Huset mitt i byn" som är lättillgängligt för Huddingefamiljen.</li> <li>• De långsiktiga utvecklingsplanerna med en ny entré vid Huddinge station ger en optimal lokalisering av kommunhuset.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilvänligt hörn av Huddinge C så som det ser ut idag.</li> <li>• Nivåskillnader till övriga Huddinge centrum.</li> <li>• Kräver satsning av kommunen i form av stödåtgärder/struktur för att uppnå mobilitetsmålen.</li> <li>• Krav om ersättning av parkeringsplatser är svårt att uppnå.</li> </ul>

## 5.4 Paradisbacken

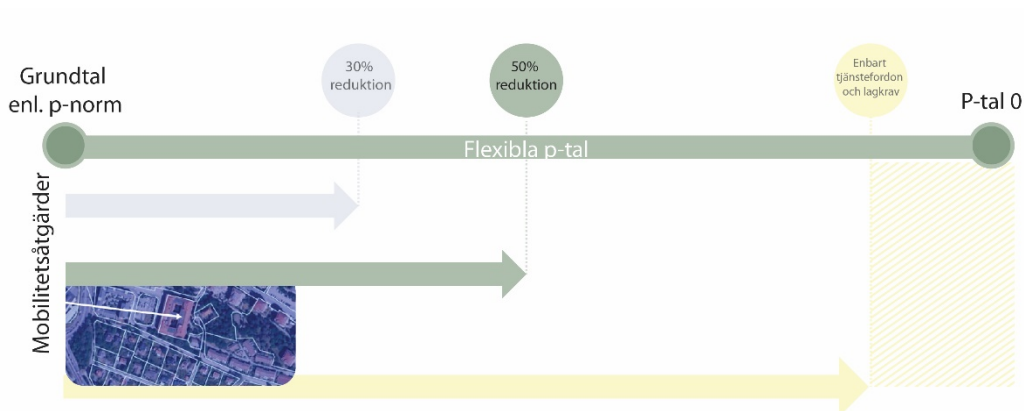
Fastigheten paradisbacken ägs i huvudsak av Huddinge kommun, Huga bostäder AB och Huddinge samhällsfastigheter AB. Vid lokalisering av kommunhuset vid paradisbacken så förläggs det i befintlig byggnad som i dagsläget inrymmer gymnasium, Vårdcentral, BUMM och BUP.

Tomten är belägen i ett centrum- och kollektivtrafiknära läge med cirka 300 meter till Huddinge pendeltågsstation. I anslutning till pendeltågsstationen ligger också närmsta busshållplats. Vid val av denna lokalisering kommer det nuvarande paradisgaraget att ligga kvar på befintlig plats och dessa parkeringsplatser kan därför nyttjas till viss del av de kommunanställda.

### 5.4.1 Mobilitetsåtgärder Paradisbacken

För lokaliseringsalternativet paradisbacken anses en reduktion av parkeringstalet på 50% vara lämplig, se Figur 20. Rekommendationen grundar sig framförallt i att det är ett kollektivtrafiknära läge, vilket gör det enkelt för de anställda att pendla med kollektivtrafik. Vidare är tomten lokaliserad i Huddinge centrum, vilket gör det enkelt för anställda att nå service och restauranger. Att paradisbacken är en ny lokalisering för kommunhuset medför även att de anställda är mer benägna att förändra sina resvanor och således välja mer hållbara färdmedelsalternativ. Dock kräver det att de mer hållbara färdmedelsvalen marknadsförs, redan innan inflyttning till det nya kommunhuset. Utöver marknadsföring krävs ett antal andra mobilitetsåtgärder, för att uppnå en reduktion på 50% av parkeringstalet som redovisas i Tabell 13. För att kunna uppnå en reduktion på 50% krävs det att mobilitetsåtgärderna sätts in på en verksamhetsövergripande nivå, dvs hela verksamheten ska arbeta aktivt med samtliga mobilitetsåtgärder och känna ett gemensamt ansvar. Dessutom krävs att utformning av omgivningen anpassas till det nya läget i form av breda, trygga gång- och cykelvägar som genom tydliga stråk leder mot det nya kommunhuset.

En förutsättning gällande parkering är att lagkrav ska uppfyllas men kommunen gör också bedömningen att det måste finnas ett visst antal platser på tomten. Det kan till exempel röra sig om gravida, behov av att stå nära på grund av mycket och/eller tung utrustning. Dessa platser redovisas i tabellen nedan tillsammans med platserna för rörelsehindrade.



Figur 20. Reduktion av p-talet med 50% rekommenderas för paradisbacken.

Tabell 13. Föreslagna mobilitetsåtgärder.

Verksamhetsövergripande åtgärder	
Helhetsgrepp mobilitetslösningar	Mobilitetscenter- 24/7- koll på att utrustning är i toppkvalitet
	Leveransskåp
Cykelfrämjande åtgärder	Privatparkering ej i huset- majoriteten, ett antal som ligger i närheten där enheter kan köpa in sig.
	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 paradisgaraget
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

Tabell 14 redovisar de ytor som bil- och cykelparkering samt de olika mobilitetsåtgärderna antas uppta för paradisbacken.

Tabell 14. Ytanspråk för paradisbacken.

Paradisbacken, reducereing 50 %		
Funktion inomhus	Antal parkeringsplatser	Kvm (BTA)
Bilplats i garage eller på tomt för rörelsehindrade (10%), anställda (10%)	19	487
Cykel ramlås anställda	72	108
Cykel låst rum anställda	72	108
Cykel extra pga. reduktion bilparkering	32	49
Cykelpool	15	45
Cykelservice (Tvätt + verkstad)	0	4
Omklädningsrum	0	80
Hjälmförvaring + laddmöjligheter till elcykeln	0	1
Leveransskåp	0	10
Tvättservice (kemtött + tvättmaskin)	0	6
Skåp- Bilbarnstol/takräcke/cykelställ	0	10
<b>Totalt</b>		<b>907</b>
<b>Valfri placering</b>		
Bilpool anställda	84	2 106
Cykel anställda	72	108
<b>Totalt</b>		<b>2 214</b>
<b>Summar inomhus och valfri placering</b>		<b>3 120</b>
<b>Funktion utomhus/parkeringsbyggnad</b>		
Bil anställda och besökare	78	1 949
Cykel besökare	54	99
<b>Totalt</b>		<b>2 049</b>

#### 5.4.2 Lokaliseringsalternativ bilparkering

Parkeringsförslaget för Paradisbacken är att genom mobilitetsåtgärder sänka parkeringstalet med 50 procent. Plats för cykelparkering inklusive cykelpool, yta för cykel service, omklädning 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.

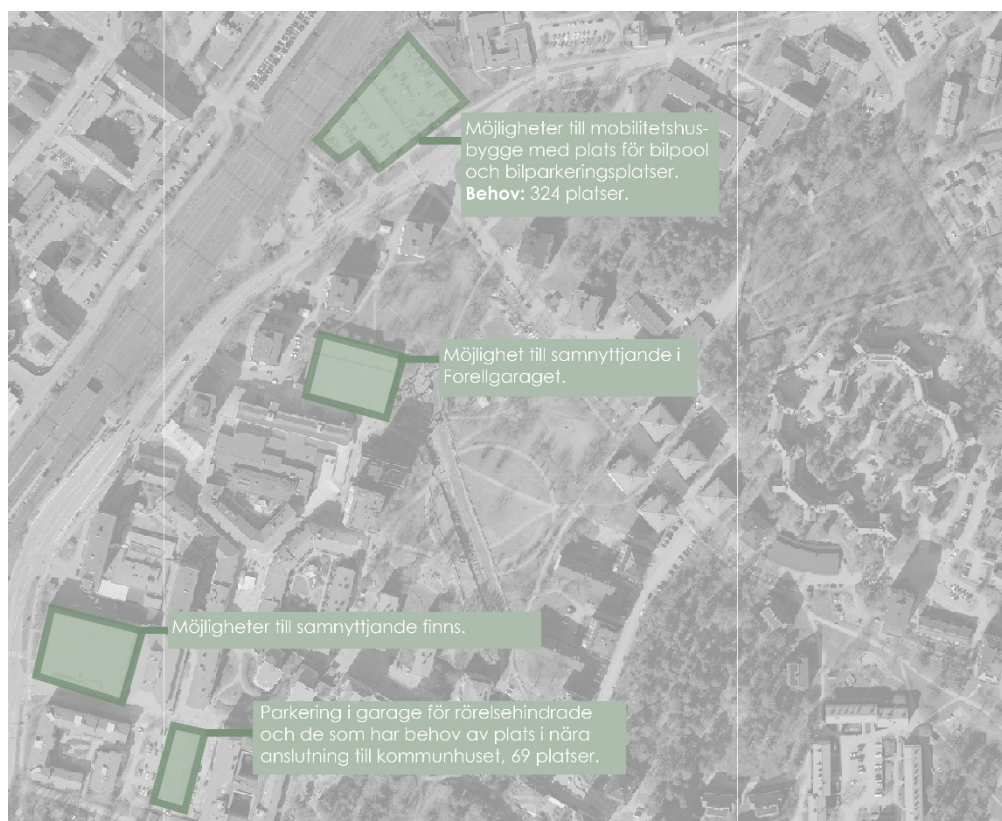
För bilparkeringen föreslås att samnyttjandemöjligheter ses över med Forellgaraget och Paradisgaraget. Båda garagen uppfyller kraven om acceptabelt gångavstånd till arbetsplatsen. Det totala antalet bilparkeringsplatser som krävs vid Paradisbacken är 181 stycken. Av dessa ska 19 ligga på tomten. Hälften av bilpoolen rekommenderas placeras på tomten. Det totala parkeringsbehovet på tomten blir 61 platser, dessa föreslås förläggas i garage under paradistorget. På Paradistorget finns idag 41 platser som nyttjas för besök till Vårdcentralen och Folktandvården och några är platser som hyrs ut av Hüge Bostäder AB. Besöksplatserna till verksamheten omlokaliseras i samband med flytt av verksamheten. De platser som Hüge Bostäder AB hyr ut ska ersättas vid nybyggnation av kommunhuset, dessa föreslås läggas i Paradisgaraget. Dessa platser behöver i sin tur ersättas. De kan ersättas tillsammans med resterande 120 platser för anställda och besökare föreslås att förläggas i mobilitetshus på infartsparkeringen öster om spåren. Ersättningsplatserna tillsammans med platser för infartsparkering och de av Hüge Bostäder AB uthyrda platserna utgör totalt 324 platser. Det innebär att mobilitetshuset uppskattningsvis skulle behöva ha två till tre våningar, vilket redovisas i Tabell 15. I tabellen redovisas även en entreprenadkostnad. Notera att kostnaderna är schablonkostnader utifrån Sundman (2019). Det innebär att schablonkostnaderna inte beaktar kostnader som exempelvis

geotekniska undersökningar eller markinlösen. Vidare kostar det även att implementera mobilitetsåtgärder. Tabellen illustreras med ytor i kartan i Figur 21.

Vid denna lokalisering finns hög potential till samnyttjande av befintlig parkering i både Paradisgaraget och Forellgaraget. Garagen som ger möjlighet till samnyttjande ligger nära det nya kommunhuset och består delvis av centrumparkering. Centrumparkering och arbetsplatsparkering har gynnsamma förutsättningar för samnyttjande.

Tabell 15. Behov av platser vid paradisbacken.

Parkerings typ	Antal platser	Kommentar	Schablonvärde av entreprenadkostnaden per plats enligt (Sundman, 2019)
Platser för rörelsehindrade samt platser på tomt med närhet till entré samt hälften av bilpoolsplatserna för anställda	61	69 platser inryms i garage under paradistorget.	<b>Nedschaktat garage:</b> 350 – 450 000 SEK/plats
Resterande platser för anställda och besökare samt hälften av bilpoolsplatserna	120	Mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Ersättningsplatser för tagna platser i Paradisgaraget	20	Mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Ersättningsplatser för infartsparkering samt de av Hüge Bostäder uthyrda platserna.	104 + 80	Mobilitetshus på befintliga infartsparkering, öster om spåren.	<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats
Totalt antal platser som krävs i mobilitetshus	324 (120 + 20 + 104 + 80)		<b>Parkeringshus (ovan jord):</b> 100 – 300 000 SEK/plats



Figur 21. Förslag på lokalisering av bilparkeringsplatser för alternativ Paradisbacken.

### 5.4.3 För- och nackdelar med lokaliseringalternativ paradisbacken

Tabell 16 redovisar för- och nackdelar med lokaliseringalternativet paradisbacken ur ett mobilitetsperspektiv. Resonemangen kring för- och nackdelar är kopplade till tomtens läge och vilka mobilitetsåtgärder som bedöms genomförbara.

Tabell 16. För- och nackdelar med lokaliseringalternativ Paradisbacken.

Paradisbacken	
Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none"> <li>Möjlighet att förändra resvanor pga. ny lokalisering.</li> <li>Nära till kollektivtrafik.</li> <li>Paradisgaraget ligger kvar, enkelt att ersätta parkeringsplatser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Går förbi ett parkeringsgarage från tåg/bussar innan man är framme</li> <li>Kräver stor satsning av kommunen i form av stödåtgärder/struktur för att uppnå mobilitetsmålen.</li> <li>Lokaliseringen ligger bakom andra centrala byggnader i centrum och kräver åtgärder i form av förbättrade gång- och cykelstråk som underlättar möjligheten att orientera sig till kommunhuset.</li> <li>Nivåskillnader till övriga centrum.</li> </ul>

## 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 kommunanställda reser idag och hur resandet kommer att behöva se ut i framtiden, om kommunhuset lokaliseras i eller i närheten av Huddinge centrum. Omvärldsanalysen visar på att det finns flera osäkerheter kring hur resandet till och från kontoret kommer utvecklas. Troligtvis kommer kontorsarbetare inte åka till kontoret lika många dagar i veckan som innan pandemin. Detta indikerar att det på en övergripande nivå inte kommer behövas lika många parkeringsplatser som tidigare då färre personer är 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 att det finns tydliga exempel på företag som lyckats förändra de anställdas resvanor, bland annat SEB.

Bedömningar har i detta arbete gjorts om att det är möjligt att sänka parkeringstalen för de olika lokaliseringalternativen med 50 respektive 30 procent. Att arbeta med sänkta parkeringstal för bil är en del av samhälls- och trafikplaneringen som ska stödja ett hållbart resande. När parkeringstalen sänks krävs ett omfattande arbete med mobilitetsåtgärder. För att lyckas med mobilitetsåtgärderna och beteendeförändringen krävs att kommunen arbetar aktivt och långsiktigt med de anställdas mobilitet. Kommunen behöver ha acceptans för frågorna på ledningsnivå och för att kunna styra ett verksamhetsövergripande arbete över tid. För Paradisgaraget och Paradisbacken rekommenderas fler mobilitetsåtgärder och sänkning av parkeringstalet med 50 procent varför arbetet med de anställdas resande och mobilitetsåtgärder blir av större vikt vid dessa lokaliseringalternativ.

Att bygga för mycket nya bilparkeringsplatser i Huddinge centrum riskerar att motverka den utveckling om täthet och hållbart resande som kommunen eftersträvar. Nybyggnation av för många bilparkeringsplatser riskerar även att skapa ett större utbud av bilparkeringsplatser än nödvändigt. Det finns också risker med att bygga för lite bilparkering då det kan få överspillseffekter i kringliggande områden och/eller på gatumark. Den övergripande rekommendationen som blir gällande för samtliga lokaliseringalternativ är att nyttja befintlig bilparkering på ett effektivt sätt och att i möjligaste mån nyttja och samnyttja befintlig bilparkering innan ny byggs. För att närmare kunna titta på vilka möjligheter som finns till samnyttjande av befintliga bilparkeringsplatser behöver beläggningsstudier av befintliga bilparkeringsplatser göras. Om och när ny bilparkering byggs bör denna byggas på ett yteffektivt sätt i mobilitetshus och/eller garage. Den bör också ha en flexibel design för att i möjligaste mån kunna möta ett förändrat resebeteende. Det kan handla om att byggtekniska lösningar för att förändra en bilplats till cykelplatser eller kontor. I samtliga tre lokaliseringalternativ föreslås att befintlig yta för infartsparkering öster om spåren samt de intilliggande bilparkeringarna nyttjas för att bygga ett mobilitetshus. Tomten behöver vidare teknisk utredning för att säkerställa byggbarhet och mer precist kunna visa på hur många platser som skulle kunna inrymmas på tomten.

Sammanfattning övergripande rekommendationer:

- Arbeta aktivt och långsiktigt med de anställdas resvanor på en förvaltningsövergripande nivå.
- 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.

Vid en summering och jämförelse av de olika lokaliseringalternativen kan konstateras att Kommunhustomten kräver flest bilparkeringsplatser men att Paradisbacken och Paradisgaraget kräver fler mobilitetsåtgärder. Kostnaderna för att bygga bilparkeringsplatser uppskattas högre än att inför mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärderna kräver inte lika höga kostnader men istället ett långsiktigt arbete för en förändring av anställdas resvanor. Lokaliseringen på Paradisgaraget kräver att flest bilparkeringsplatser ersätts då själva kommunhuset byggs där befintliga platser ligger idag.



## 7 Referenser

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](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](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](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. (2021 a). Huddinge- Infartsparkering och avgifter.  
<https://www.huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/parkering/infartsparkering-och-avgifter/>

Huddinge kommun. (maj 2014) Översiktsplan 2030.  
[https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/\\_gemensamma/styrdokument-overgripande/strategi/oversiktsplan-2030/oversiktsplan-huddinge-kommun-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://hallbararessor.nu/om-projektet/>

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](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

Samtliga lokaliseringalternativ, paradigaraget, paradisbacken och kommunhustomten, är lokaliserade i parkeringszon A och därmed gäller nedanstående parkeringstal för cykel och bil.

Tabell 17. 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
Bild bibliotek/publika ytor (särskild utredning)	10 p/1000 kvm BTA (besökare)	0,01 platser/BTA

Tabell 18 redovisar de ytor som bil och cykel upptar. För bilparkering inkluderar det även manövringsyta.

Tabell 18. Ytor för bil, cykel och lådcykel.

Yta bil [kvm]	25
Yta cykel [kvm]	1,5
Yta lådcykel [kvm] (inkl. manövringsyta/gång)	6

Figur 22 redogör för de ytor som kommer att ingå i de framtida lokalprogrammet. Underlaget levererades av White arkitekter 2021-05-05.

SAMMANSTÄLLNING LOKALPROGRAM	Bef. lokalprogram	Alt 2-3 Kommunhus	Alt 5 Paradigaraget	Alt 6 Paradisbacken				
Totalt entré, reception och hörsal	2 264	2 353	2 353	2 353				
Totalt konferens och utbildningscentrum	2 383	2 299	2 299	2 299				
Totalt gemensamma interna lokaler	1 980	1 361	1 361	1 361				
Totalt kontorsyta inkl stödfunktioner	10 839	8 044	8 044	8 044				
Totalt intern service och tekniska ytor	1 596	1 536	1 536	1 536				
LOA totalt	23 062	15 593	15 593	15 593				
LOA/person	1 280	18,0	1 245	12,5	1 245	12,5	1 245	12,5
BTA (Enl. bef. lokalprogram +15%/normalt +25%)	15%	3 459	25%	3 898	25%	3 898	25%	3 898
LIUS BTA TOTALT		26 521		19 491		19 491		19 491
Totalt parkering inklusive cyklar		7 213	Reducering 30%	2 963	Reducering 60%	2 965	Reducering 50%	2 966
BTA ENLIGT BEF. LOKALPROGRAM 15%	15%	1 082	25%	741	25%	741	25%	739
Totalt bibliotek		0		0		3 342		3 342
BTA TOTALT		34 815		23 195		26 540		26 528
Yttre miljö inklusive parkering tillkommer.				2 499		1 440		1 827

Figur 22. Ytor för de olika lokaliseringalternativen.

Utifrån Figur 22 har ytorna i Tabell 19 utgjort underlag för beräkningarna. För att ta fram lokalarean (LOA) har bruttoarean (BTA) multiplicerats med 1,25.

Tabell 19. Ytor LOA och BTA för de olika lokaliseringalternativen.

Kommunhustomten	Typ av yta	LOA	BTA
	Konferens/utbildning	2 299	2 874
	Gemensamma interna ytor	1 361	1 701
	Kontorsyta	8 044	10 055
	Intern service tekniska ytor	1 536	1 920
	Publika ytor/entré	2 353	2 941
	<b>Totalt</b>	<b>15 593</b>	<b>19 491</b>

Paradisgaraget & paradisbacken	Konferens/utbildning	2 299	2 874
	Gemensamma interna ytor	1 361	1 701
	Kontorsyta	8 044	10 055
	Intern service tekniska ytor	1 536	1 920
	Publika ytor/entré	2 353	2 941
	<b>Totalt</b>	<b>15 593</b>	<b>19 491</b>
	Bibliotek	3 342	4 178

Utifrån parkeringsriktlinjerna (Tabell 17) samt de ytor som cykel- och bilparkering upptar (Tabell 18) tillsammans med ytorna för de olika lokaliseringalternativen (Tabell 19) har antalet bil- och cykelparkeringar tagits fram. För kommunhustomten reduceras parkeringstalet med 30% och för paradisgaraget och paradistomten reduceras parkeringstalet med 50%, vilket redovisas i Tabell 20.

Tabell 20. Yta, före och efter reduktion. Samtliga värden är avrundade. \*=publika ytor är ej medräknat.

	<b>Kommunhustomten (reduktion 30%)</b>	<b>Paradisgaraget och paradisbacken (reduktion 50%)</b>
Antal bilparkeringsplatser	195	195
Yta bilparkering (BTA)	4 873	4 873
Antal cykelparkeringsplatser	215*	215
Yta cykelparkering	323	323
Antal bilparkeringsplatser efter reduktion	136	97
Yta bilparkering (BTA) efter reduktion	3 411	2 436

För att uppnå flexibla parkeringstal måste ett antal mobilitetsåtgärder implementeras, där bilpool är en åtgärd. Idag finns det 52 stycken poolbilar i kommunen. Det finns 48 bilar som nästintill är som en "egen" bil dvs. en bil per person. Dessa 48 antas kunna nyttjas effektivare. Ett rimligt antagande är att tre personer skulle kunna dela på ett fordon dvs. de 48 bilarna skulle kunna ersättas med 16 stycken bilpoolsbilar. Det innebär 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 21.

Tabell 21. Yta mobilitetsåtgärder.

<b>Mobilitetsåtgärd</b>	<b>Yta (BTA)</b>	<b>Eventuell kommentar</b>
Cykelpool	45	10 cyklar + 5 lådcyklar
Leveransskåp	10	
Cykelservice (tvätt + verkstad)	4	
Omklädningsrum	80	40 m2/omklädningsrum inkl. 4 duschar <a href="https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1923661">https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1923661</a>

Hjälmförvaring + laddmöjligheter	0,5	
Skåp- Bilbarnstol/takräcke/cykelställ	10	
Tvättservice (kemtött + tvättmaskin)	6	

Då antalet bilparkeringar reduceras med 30% respektive 50% för de två lokaliseringalternativen medför det att det krävs fler cykelparkeringar och fler bilpoolsbilar. Tabell 22 redogör för ökat antal cykelplatser samt bilpoolsbilar till följd av 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 fungerat som underlag för uträkningarna.

Tabell 22. Extra antal bil- och cykelparkeringar till följd av reduktion

	Kommunhusomten (reduktion 30%)	Paradisgaraget och paradisbacken (reduktion 50%)
Skillnad reducering bilparkering antal	58	97
Extra antal cykelparkeringar	19	32
Extra antal bilpoolsplatser	10	16

Utifrån ovanstående tabeller och resonemang har Tabell 23 och Tabell 24 sammanställts. I tabellerna tydliggörs det vilka funktioner som bör ligga inomhus, utomhus samt vilka funktioner som har en valfri placering.

Tabell 23. Total yta för kommunhusomten.

<b>Alt. 2-3 nytt lokalprogram kommunhuset reducering 30 %</b>		
<b>Funktion inomhus</b>	<b>Antal parkeringsplatser</b>	<b>Kvm (BTA)</b>
Garage bil rörelsehindrade (10%), anställda (10%)	27	682
Cykel ramlås anställda	72	108
Cykel låst rum anställda	72	108
Cykel extra pga. reduktion bilparkering	19	29
Cykelpool	15	45
Cykelservice (Tvätt + verkstad)	0	4
Omklädningsrum	0	80
Hjälmförvaring + laddmöjligheter till elcykeln	0	1
<b>Totalt</b>		<b>1 056</b>
<b>Valfri placering</b>		
Bilpool anställda	78	1 944
Cykel anställda	72	108
<b>Totalt</b>		<b>2 051</b>
<b>Summa inomhus och valfri placering</b>		<b>3 107</b>
<b>Funktion utomhus/parkeringsbyggnad</b>		

Bil anställda och besökare	109	2 729
Cykel besökare	38	75
<b>Totalt</b>		<b>2 804</b>

Tabell 24. Total yta för paradigaraget och paradisbacken.

<b>Alt. 5 &amp; 6 nytt lokalprogram paradigaraget &amp; paradisbacken, reduktion 50 %</b>		
<b>Funktion inomhus</b>	<b>Antal parkeringsplatser</b>	<b>Kvm (BTA)</b>
Garage bil rörelsehindrade (10%), anställda (10%)	19	487
Cykel ramlås anställda	72	108
Cykel låst rum anställda	72	108
Cykel extra pga. reduktion bilparkering	32	49
Cykelpool	15	45
Cykelservice (Tvätt + verkstad)	0	4
Omklädningsrum	0	80
Hjälmförvaring + laddmöjligheter till elcykeln	0	1
Leveransskåp	0	10
Tvättservice (kemtvt + tvättmaskin)	0	6
Skåp- Bilbarnstol/takräcke/cykelställ	0	10
<b>Totalt</b>		<b>907</b>
<b>Valfri placering</b>		
Bilpool anställda	84	2 106
Cykel anställda	72	108
<b>Totalt</b>		<b>2 214</b>
<b>Summar inomhus och valfri placering</b>		<b>3 120</b>
<b>Funktion utomhus/parkeringsbyggnad</b>		
Bil anställda och besökare	78	1 949
Cykel besökare	54	99
<b>Totalt</b>		<b>2 049</b>