
BILAGA

2022-02-24

Handlingsplan för mobilitet

I planprogrammet¹ för Flemingsberg läggs ett stort fokus på hållbart resande. Det övergripande målet är att minst 70 % av resorna i stadsdelen ska göras med hållbara färdmedel år 2030. Vidare anges att Flemingsberg ska utvecklas till en tät och funktionsblandad stadsdel med fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik.

För att uppnå visionerna i planprogrammet krävs ett aktivt arbete med mobilitetsåtgärder och parkeringsreglering. Det är ett effektivt sätt att styra resandet i en mer hållbar riktning som har visat sig vara särskilt kraftfullt i exploateringsprojekt eftersom det gör det möjligt att fånga upp nya resenärer i ett tidigt och avgörande skede, exempelvis när de byter arbetsplats och flyttar till ett nytt kontorsområde. Där och då finns goda möjligheter att påverka resvanorna eftersom flytten i sig innebär en omställning med nya resmönster.

I denna handlingsplan beskrivs de mobilitetsåtgärder och regleringar som planeras i Centralmarken samt det parkeringsbehov som bedöms för planområdet. Syftet med åtgärderna är att minska parkeringsbehovet genom att underlätta för de verksamma att resa till planområdet utan bil. Tillsammans ska åtgärderna och de regleringar som planeras i området bidra till att uppfylla det hållbarhetsmål som har formulerats för projektet:

- *"Till Centralmarken tar man sig enklast med gång, cykel och kollektivtrafik"*

Innehåll i handlingsplanen:

1. Fastighetens innehåll
2. Mål för resande och beskrivning av resebehov
3. Beskrivning av verksamhetens behov av resor till och från arbetet inklusive besökare, godstransporter och avfallshantering
4. Parkeringsbehov för bil och cykel med ambition om minskad bilparkering
5. Grön resplan med mobilitetsåtgärder och parkeringsreglering
6. Förväntad effekt av mobilitetsåtgärder och parkeringsreglering
7. Uppföljning och utvärdering

¹ Planprogram för Flemingsbergsdalen (Huddinge kommun 2020)

1. Fastighetens innehåll

Planläggningen för Centralmarken omfattar totalt cirka 20 600 kvm BTA med följande preliminära uppdelning.

- Kontor: cirka 12 000 kvm BTA
- Verksamhet: cirka 8 000 kvm BTA
- Restaurang: cirka 600 kvm BTA

Totalt kommer området att inrymma cirka 700 arbetande, varav drygt 600 i kontorslokalerna. Parkeringsgarage kommer att inrymmas i källarplan med plats för totalt 180 cyklar och 100 bilar.

2. Mål för resande och beskrivning av resebehov

Det övergripande målet för Flemingsberg är att minst 70% av resorna ska ske med hållbara färdmedel år 2030. I Centralmarken, som ligger i mycket nära anslutning till tågstationen och framtida resecentrum, är ambitionsnivån ännu högre. Fastighetsägaren Fabege och hyresgästen Alfa Laval har en tydlig vision om ett klimatsmart resande där det långsiktiga målet är att i stort sett samtliga resor till och från planområdet sker med hållbara färdmedel. På sikt, i ett 2050-perspektiv när stadsdelen är fullt utbyggd, är ambitionen att uppemot 95 % av resandet till och från Centralmarken ska ske med hållbara färdmedel.

Men arbetet stannar inte vid det egna planområdet. Flera av de mobilitetsåtgärder som planeras för Centralmarken är till nytta även för andra verksamheter i stadsdelen, exempelvis bilpool, cykelpool och cykelservice. Därmed kan Centralmarken bidra till ett ökat hållbart resande för hela Flemingsberg. Mer om detta finns att läsa i kapitel 5 om grön resplan.

Vidare finns möjlighet att samnyttja de parkeringsplatser som anordnas i planområdet. På så sätt kan parkeringen användas för flera olika funktioner under dygnet, exempelvis arbetsparkering på dagtid och besöksparkering på kvällar och helger. Det ger ett mer effektivt nyttjande av parkeringen samtidigt som garaget kommer till nytta för fler användare. På sikt skulle parkeringsgaraget kunna utvecklas till ett mobilitetshus för hela stadsdelen med utrymme för bl.a. cykelparkering, bilparkering, cykelpool och bilpool. Garaget utformas därför för att vara flexibelt och kunna utvecklas över tid.

För att uppnå målet om uppemot 95 % hållbart resande till och från planområdet krävs ett omfattande arbete med gång-, cykel-, kollektivtrafik- och mobilitetsåtgärder. För Centralmarken gäller att trafikmiljön ska prioriteras utifrån en tydlig rangordning där oskyddade trafikanter har högst prioritet. Det ska vara enkelt, smidigt, tryggt och trafiksäkert att resa utan bil. Målet är att utformningen ska göra det möjligt för alla grupper att ta sig fram på ett obehindrat sätt, inklusive personer med nedsatt rörlighet,

För Centralmarken gäller följande principer:

- Det ska finnas gångbanor med generös bredd och höga vistelsevärden. Det ska även finnas breda möbleringszoner med utrymmen för gatumöblering, trädplantering och dagvattenhantering.
- Planområdet ska ha goda kopplingar till det angränsande cykelnätet. Cyklister ska vara separerade från motorfordon och cykelbanorna ska följa standardkraven i Huddinge kommuns cykelplan.
- Generellt gäller att stadsdelen är tillgänglig för biltrafik, men att gång och cykel har högre prioritet vad gäller framkomlighet. Genomfartstrafik ska i största möjliga mån undvikas för biltrafik.

Verksamheterna som planeras i Centralmarken är uteslutande arbetsverksamhet med kontorsyta, laboratorium och restauranglokaler inklusive besök till restaurangen. Personalen i fastigheten arbetar huvudsakligen dagtid, vilket innebär att resebehovet är likartat med arbetsresor till och från arbetet på morgonen och eftermiddagen. Undantaget är restaurangen vars personal arbetar både dagtid, kvällstid och på helger.

Generellt gäller att resorna till och från planområdet sker i högtrafik när utbudet av kollektivtrafik är som bäst, vilket ger goda förutsättningar för ett lågt bilresande. Med tanke på det likartade resmönstret finns även goda möjligheter att utforma tjänster och erbjudanden som är särskilt anpassade för personalen. Här är det viktigt med ett nära samarbete med hyresgästen och arbetsgivaren Alfa Laval som är den som har störst kunskap om personalens resebehov.

3. Beskrivning av verksamhetens behov av resor till och från arbetet inklusive besökare, godstransporter och avfallshantering

Den mesta trafiken till och från planområdet kommer att utgöras av persontransporter (de anställdas arbetsresor). Här finns goda möjligheter att resa med cykel och kollektivtrafik. Centralmarken ligger i nära anslutning till Flemingsbergs resecentrum med pendeltåg, regionaltåg, busstrafik och framtida spårväg med Spårväg Syd. Kopplingarna till planområdet för gående och cyklister kommer att hålla hög standard med breda gång- och cykelbanor på Regulatorvägen, Kvarnäingsvägen och Lokalgatan. Vidare kommer det att finnas gott om cykelparkering i särskilda cykelrum liksom omklädningsrum och möjligheter att hänga upp och torka kläder.

Alfa Laval som är hyresgäst och arbetsgivare har en hög ambitionsnivå vad gäller personalens arbetsresor. Målsättningen är att merparten av resandet ska ske med miljövänliga färdmedel redan vid inflyttning och att andelen hållbara resor därefter ska öka successivt i takt med att kommunikationerna till Flemingsberg förbättras. Tillsammans med fastighetsägaren Fabege kommer mobilitetsåtgärder att vidtas som underlättar för de anställda att resa utan bil samtidigt som avgifterna för parkering kommer att styra mot ett mer hållbart resande. Därmed finns möjlighet att främja ett klimatsmart resande som bidrar till attraktiva livsmiljöer och en trygg och säker trafiksituation.

Vid sidan av de anställdas arbetsresor kommer området att generera besöks trafik i form av restauranggäster. Majoriteten av restauranggästerna kommer troligtvis att utgöras av anställda i fastigheten eller i det närliggande området som tar sig till restaurangen till fots eller med cykel. På torget utanför restaurangen kommer cykelparkeringar att anläggas i attraktiva lägen för att uppmuntra till ett ökat cyklande.

Förutom restauranggäster väntas även besökare till Alfa Lavals kontor och innovationscenter med laboratorium. Besöken kommer i första hand att utgöras av större grupper som ankommer i chartrade bussar av Alfa Laval. För mindre bussar kommer angöringen att ske på allmän plats i anslutning till Entréplatsen som tillskapas på Lokalgatan. För större boggibussar kommer angöringen att ske vid befintligt hållplatsläge på Regulatorvägen.

Vad gäller godstransporter och leveranser kommer detta att hanteras via lastgården från Lokalgatan. Även avfall och återvinning kommer att hanteras via lastgården. Ett undantag är transporter till och från restaurangen som kommer att ske på allmän platsmark på Kvarnäingsvägen.

4. Parkeringsbehov för bil och cykel med ambition om minskad bilparkering

För att beräkna det framtida parkeringsbehovet i Centralmarken har en bedömning gjorts utifrån antalet anställda som kommer att vistas i fastigheten. Totalt kommer planområdet att inrymma cirka 700 arbetande som till största delen utgörs av anställda på Alfa Laval (kontor och laboratorium).

De anställda kommer att flyttas över från Alfa Lavals befintliga verksamhet som ligger i Botkyrka kommun. Idag är det en stor andel av de anställda, cirka 50 %, som reser med bil till arbetet. Till det nya kontoret i Flemingsberg är det dock betydligt bättre kommunikationer med cykel och kollektivtrafik, vilket tillsammans med mobilitetsåtgärder och styrande parkeringsavgifter ger goda förutsättningar för en högre andel hållbara resor. I skede 1 år 2030 är målet att uppemot 70 % av resandet ska ske med hållbara färdstätt. I skede 2 år 2050 är målet att uppemot 95 % av resandet ska ske med hållbara färdstätt.

I tabellen nedan anges det parkeringsbehov för bilparkering som bedöms för Centralmarken i skede 1 och 2.

Parkeringsbehov	Skede 1: år 2030	Skede 2: år 2050
	- 700 anställda	- 700 anställda
	- 70 % hållbara resor	- 95 % hållbara resor
Antal bilparkeringsplatser	700 x 0,3 = 210	700 x 0,05 = 35

Antalet bilplatser i skede 1 är fler än vad som förordas enligt Huddinge kommuns parkeringstal som ger ett uppskattat behov av cirka 160 parkeringsplatser. Bedömningen är att parkeringsbehovet successivt kommer att minska i takt med att Flemingsberg utvecklas med bättre kommunikationer med kollektivtrafik och cykel.

Parkeringsgaraget som planeras till Centralmarken omfattar ca 100 bilplatser. Det innebär att behovet av parkering till en början kommer att överstiga det antal som ryms inom fastigheten varför Alfa Laval kommer att behöva hyra in sig i närliggande parkeringsanläggningar, exempelvis inom fastigheten Generatoren 10 och 11 som ägs av Fabege. På sikt är målet att parkeringsbehovet ska lösas fullt ut i fastigheten, vilket beskrivs närmare i kapitel 5 om grön resplan

När efterfrågan har minskat ytterligare kommer det att finnas en överkapacitet i parkeringsgaraget vilket innebär att outnyttjade parkeringsplatser kan användas för andra funktioner eller av andra verksamheter i stadsdelen. På så sätt skulle parkeringsgaraget kunna utvecklas till ett mobilitetshus med utrymme för bl.a. cykelparkering, cykelpool och bilpool.

Vad gäller cykelparkering är utgångspunkten att antalet platser ska möjliggöra för en kraftigt utökad cykling till och från Centralmarken. Totalt planeras ca 200 cykelplatser i planområdet som kommer att utgöras av besöksparkering utomhus såväl som inomhusparkering i särskilda cykelrum. Samtliga cykelplatser, både utomhus och inomhus, kommer att vara försedda med belysning och ramlåsning. Minst 30 % av platserna kommer att ge möjlighet till laddning av elcykel och minst 10 % av platserna kommer att dimensioneras för cyklar med större utrymmesbehov.

Cyklarna inomhus kommer att anläggas i ett särskilt cykelrum som är enkelt att nå med en egen ingång från Kvarnängsvägen. I cykelrummet kommer det att finnas plats för ca 180 cyklar, inklusive cykelpool, med möjlighet till laddning och förvaring av tillbehör såsom hjälm och cykellysen. I anslutning till cykelrummet kommer det även att finnas omklädningsrum med möjlighet till dusch och ombyte.

Antalet cykelplatser överensstämmer med vad som förordas enligt Huddinge kommuns parkeringstal som ger ett uppskattat behov av ca 200 cykelplatser. Det innebär att cykelparkeringen ger möjlighet till en snabb utvecklingstakt som inte begränsas av antalet platser.

5. Grön resplan med mobilitetsåtgärder och parkeringsreglering

Fastighetsägaren Fabege och hyresgästen Alfa Laval har en tydlig vision om ett klimatsmart resande. I ett första skede är målet att cirka 70 % av resandet ska ske med hållbara färdmedel. På sikt, i ett 2050-perspektiv, är målet att uppemot 95 % av resandet ska ske med hållbara färdmedel.

För att uppnå målet krävs ett omfattande arbete med mobilitetsåtgärder och parkeringsreglering. Nedan anges ett antal mobilitetsåtgärder som kommer att genomföras redan vid inflyttning för att uppmuntra till ett hållbart resande från första stund. Om någon av åtgärderna av någon händelse inte går att genomföra åtar sig Fabege tillsammans med Alfa Laval att ersätta detta med en motsvarande åtgärd som fyller samma funktion.

Åtgärder vid inflyttning:

- A. *Cykelparkering med hög standard. Merparten av platserna är placerade inomhus i ett särskilt cykelrum som är enkelt att nå i nära anslutning till entrén från Kvarnängsvägen. Cykelplatserna utomhus har god belysning och möjlighet till ramlåsning. 10 % av platserna är dimensionerade för cyklar med större utrymmesbehov såsom lådcyklar och cykelkärror.*
- B. *Uppvämt cykelrum med cykelpump och verktyg för mindre cykelreparationer.*
- C. *Förvaringsboxar för tillbehör såsom hjälm och cykellysen.*
- D. *Duschrum och omklädningsrum i anslutning till cykelrummet.*
- E. *Möjlighet till laddning av elcyklar (minst 30 % av platserna kommer att ge möjlighet till laddning).*
- F. *Anställda får tillgång till cykelpool med cyklar och elcyklar som får särskilda platser i cykelrummet.*
- G. *Mobil cykelverkstad som kommer till kvarteret två gånger per år och servar de anställdas cyklar.*
- H. *Chartrade direktbussar för anställda vid event och besökare på utvalda sträckor. Exempelvis besökare till Alfa Lavals kontor och innovationscenter som erbjuds chartrade bussar som angör på Regulatorvägen och vid Lokalgatan söder som fastigheten.*
- I. *Anställda får tillgång till bilpool med elbilar. Platser för bilpoolbilarna anordnas på närliggande parkeringsanläggningar, exempelvis inom fastigheten Generatorn 10 och 11 som ägs av Fabege.*
- J. *Möjlighet till laddning av elbilar.*
- K. *Parkeringsavgifter med avgift per timme eller dygn för att synliggöra kostnaden.*
- L. *CERO-modellen – se beskrivning nedan.*

Som stöd för arbetet med mobilitetsåtgärder kommer CERO-modellen att användas. CERO-modellen är ett forskningsbaserat koncept för att hjälpa organisationer att uppnå sina klimatmål för hållbart resande. I modellen ingår kontinuerliga resvaneundersökningar och enkätstudier som kartlägger resandet i organisationen samt visar vilket behov och önskemål som finns hos de anställda vad gäller mobilitetsåtgärder och hållbara transportalternativ.

I CERO-modellen ingår även att ta fram en så kallad grön resplan för att minska utsläppen inom organisationen. Efter implementeringen följs målen upp och utvärderas. Därmed finns möjlighet att komplettera åtgärderna successivt och ta fram en levande handlingsplan för att ständigt utveckla utbudet av mobilitetsåtgärder.

CERO-modellen utvecklas fortlöpande. Det innebär att åtgärderna som formuleras i den gröna resplanen är skraddarsyddade för den specifika organisationen varför det är svårt att ange exakt vilka åtgärder som kommer att genomföras. Nedan är exempel på åtgärder som kan bli aktuella i Centralmarken inom ramen för CERO där den exakta utformningen av åtgärder kommer att fastställas i dialog med fastighetsägaren Fabege och arbetsgivaren Alfa Laval.

Åtgärder som kan bli aktuella inom ramen för CERO:

- M. Förmånscyklar där de anställda får teckna ett hyrescykelavtal med bruttolöneavdrag.*
- N. Personlig reserådgivning för de anställda med skraddarsyddade lösningar för just deras resande.*
- O. Kampanjer för att uppmuntra till gång, cykling och kollektivtrafik.*
- P. Miljöbonus till medarbetare som väljer att resa med hållbara färdmedel till arbetet.*
- Q. Kilometerersättning för tjänsteresor med cykel.*
- R. Klimatväxling (bonus-malus-system för resor inom tjänsten).*
- S. Testcyklister som får pröva på en elcykel under en försöksperiod.*
- T. Prova-på-kort till kollektivtrafiken.*
- U. Subventionerad kollektivtrafik genom bruttolöneavdrag.*
- V. Digital plattform för mobilitetsåtgärder.*
- W. Digitala mobilitetstjänster för samåkning.*
- X. Samordnade last-mile-leveranser som möjliggör för effektivare godstransporter.*

6. Förväntad effekt av mobilitetsåtgärder och parkeringsreglering

CERO är ett väletablerat koncept för att uppnå ett hållbart resande. Modellen är utvecklad vid KTH och har använts och förfinats kontinuerligt sedan 2007. Idag används CERO-modellen av mer än 100 stora företag och offentliga organisationer såsom Apoteket AB, Ericsson, Huddinge kommun, IBM, Microsoft, Nacka kommun, Region Stockholm, SEB, Telia, Trafikverket och Vattenfall.

Fabege har använt CERO i snart fem år. Det har varit ett viktigt verktyg för att minska bolagets utsläpp och energiförbrukning, bland annat genom åtgärder för minskad bilanvändning till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Ett tydligt exempel på detta är Arenastaden där CERO har implementerats i ett tidigt skede för att minska det ekologiska fotavtrycket. Arbetet har gett snabb effekt och resulterat i att Fabege och Arenastaden har tilldelats utmärkelsen CERO benchmark – klimateffektiv stadsdel för sitt goda resultat och positiva klimateffekter. Som ett ytterligare resultat har SEB:s kontor, där Fabege är fastighetsägare, utsetts till Europas hälsosammaste fastighet genom certifieringen BREEAM och Fitwel. Tillsammans med SEB har Fabege haft en tydlig målbild om att fastigheten ska hålla högsta nivå utifrån ett hållbarhetsperspektiv med stora satsningar på medarbetarnas hälsa samt möjlighet till ett aktivt och hållbart resande med gång och cykel.

Resultatet av den senaste resvaneundersökningen hos Fabeges hyresgäster i Arenastaden visar att över 70 % reser med hållbara färdmedel till arbetet. Det innebär att Arenastaden har de högst uppmätta värdena av hållbart resande hittills i de 10 stadsdelar som har analyserats med CERO. Undersökningen med 22 000 medarbetare som

har sin arbetsplats i Arenastaden visar att mer än 50 % reser med kollektivtrafik och drygt 20 % väljer att gå och cykla till arbetet. Detta som en följd av en aktiv styrning genom mobilitetsåtgärder och parkeringsreglering.

7. Uppföljning och utvärdering

För att möjliggöra en utvärdering av mobilitetsåtgärderna kommer en regelbunden uppföljning att ske. Ett år efter inflyttning kommer en uppföljning att göras av de "hårda" åtgärder som genomförs redan vid inflyttning – se åtgärd A-L på sida 5 ovan. Därefter kommer en uppföljning att göras av de "mjukare" åtgärder som sker inom ramen för CERO-modellen. Denna utvärdering sker efter fem år från inflyttning vilket är praxis för arbetet med CERO. Då sker en omfattande uppföljning av beläggningsgraden och resandet i planområdet samt intervjuer med de anställda om deras behov och önskemål av kompletterande mobilitetsåtgärder. Metodik för uppföljningen följer den metod som tillämpas i CERO-modellen.