

## Parkeringar: Kommunens underutnyttjade verktyg för hållbar mobilitet

### Inledning: Tro på marknaden, använd parkeringsverktyget!

Till år 2030 ska Sveriges klimatpåverkan från transportsektorn minska med 70 procent jämfört med år 2010. Bakom det ambitiösa målet står sju av riksdagens åtta partier. Samma eller liknande mål har beslutats av många kommuner, län och regioner.

Nu sker ett snabbt genombrott för elbilarna och de förnybara drivmedlen slår nya rekord. Men det är ändå orimligt att tro att målet nås enbart genom att fordonens utsläpp minskar; vi måste också få till en beteendeförändring där fordonsanvändningen blir effektivare. Också här ser vi många positiva tecken; medlemskap i bilpooler ökar, nya tjänster för samåkning för både personer och gods lanseras och det blir allt vanligare att e-handla istället för att ta bilen till butiken.

Kommunerna har en viktig roll i att påskynda denna omställning, och ett verktyg med stor potential att användas mer är parkeringen. När det nu byggs mer bostäder i stora delar av Sverige än på mycket länge, har kommunerna ett unikt tillfälle att se över vilka krav de ställer på byggherrarna. Eftersom p-platser i flervåningshus nästan alltid kostar mer än man kan få igen, byggs det bara så många som kommunen kräver. Är normen, som varit vanligt hittills, uppemot en parkeringsplats per lägenhet eller rentav mer, så stimuleras fortsatt bilägande. Ställs kraven lägre, ökar stimulansen att hitta andra lösningar än att hushållen har egen bil. Är kommunen flexibel och låter byggherren etablera färre p-platser om det finns tillgång till andra mobilitetslösningar, stimuleras byggbolagens kreativitet. Plötsligt ligger det i deras intresse att se till att de boende har tillgång till bilpool, eldrivna lådcyklar eller nära till kollektivtrafiken. Eftersom p-

platserna är så dyra, är incitamenten att hitta andra lösningar starka - särskilt som det blir alltmer tydligt att många som söker ny bostad efterfrågar just att inte behöva ha egen bil.

Eftersom minsta justering av parkeringsavgifterna riskerar leda till ett ramaskri, är det många kommuner som drar sig för att ta ut något som ens påminner om markvärdet för platsen där bilarna står. Frågan om hur många parkeringsplatser en viss byggnad måste ha är inte alls lika laddad; många skulle nog vara förvånade att det inte är upp till byggherren att bestämma vad som är lämpligt. Därtill ser vi framför oss ett samhälle med färre bilar; i det korta perspektivet för att bilpoolslänkande lösningar blir allt vanligare och längre fram för att självkörande bilar kan utnyttjas mycket effektivare än dagens fordon. Att en genomsnittsbil står still 96% av tiden är ett marknadsmisslyckande som inte kan väntas fortsätta särskilt länge till - och då är det dumt att fortsätta kräva lika stora ytor för parkerade bilar som förr. Bland de som övergått till flexibla p-tal finns Eskilstuna, Malmö, Nynäshamn, Stockholm, Täby och Örebro.

Uppmaningen till kommunerna är alltså enkel; tro på marknaden, stimulera hållbara delningslösningar och minska trafikens klimatpåverkan genom att sänka p-normerna och göra dem mer flexibla!

I denna PM utvecklar Pelle Envall, VD för Trafikutredningsbyrån och en av landets ledande experter inom området, hur detta verktyg bäst används.

*Mattias Goldmann, vd Fores med 2030-sekretariatet*

## Mobilitetstjänster ersätter p-platser

Att bygga ett garage under bostadshus kostar i tätbebyggda områden, under flerfamiljshus vanligen i storleksordning 280 000 – 450 000 kronor per parkeringsplats; p-platsen kostar ofta mer än bilen som står där. Eftersom det är svårt att ta ut mer än 1 000 - 2 000 kronor i månaden för parkeringsplatsen, är återbetalningstiden väldigt lång - i många fall kommer p-platsen aldrig att stå för sina egna kostnader utan subventioneras av alla boende. Denna form av subvention av individuella val förekommer främst för sådant som ses som positivt för klimatet, miljön och luftkvaliteten - t.ex. att en del av kollektivtrafiken betalas via skattsedeln. Det är i övrigt ovanligt att subventionera sådant som är miljömässigt tveksamt, som att äga egen bil i flerbostadshus i stadsmiljö.

Utifrån detta har byggherrar, bostadsbolag och boende ett stort och gemensamt intresse i att minska antalet parkeringsplatser i flerbostadshus. Det påskyndas av nya mobilitetstrender där bilägande inte längre lika entydigt som tidigare är kopplat till inkomstökning; många p-platser är inte ett givet sätt att göra ett område attraktivt.

En minskning av kommunala krav på antalet p-platser kan ske antingen genom att i detaljplan och bygglov sänka nivån på hur många platser som måste anläggas per lägenhet, p-normen, eller genom att göra normerna mer flexibla och koppla dem till mobilitetstjänster. Förenklat uttryckt: Om tillgången till andra sätt att förflytta sig förbättras, behöver inte byggherren etablera lika många parkeringsplatser.

## Mobilitetstjänsternas syfte

Mobilitetstjänster är lösningar som underlättar boendes resor och vardagsliv, och som i detta sammanhang bidrar till att hantera problem med höga kostnader för bilparkering, fördelade på alla boende, även de som inte äger bil.

Några exempel på mobilitetstjänster är:

- Bilpool, elcykelpool eller lastcykelpool
- Rabatterade reskort till kollektivtrafik
- Smarta skåp för e-handelsleveranser

## Framgångsfaktorer

Att erbjuda boende tillgång till bil utan att de behöver äga eget fordon är ett sätt att minska efterfrågan på p-platser och därmed möjliggöra ett tätare byggande utan att de boende upplever det som en uppoffring. Tre framgångsfaktorer för att etablera en effektiv bilpool för de boende är:

- *Marknadsföring av bostäder där tillgång till mobilitetslösningar som bilpool, elcyklar och kollektivtrafik lyfts fram - utan att dölja att det också innebär färre p-platser för bilar.*
- *Väl placerade p-platser för bilpoolsfordonen, så att upplevelsen blir att det enklaste och smidigaste är att vara med i bilpoolen.*
- *Nya fordon, helst el- eller gasdrivna, så att miljö- och klimatnyttan av delade fordon blir stor och tydlig. För elbilar behöver detta kombineras med laddmöjlighet i direkt anslutning till parkeringsplatsen.*

Därutöver finns ett par strategiska vägval:

- *Sluten eller öppen bilpool. Flera bilpools-aktörer erbjuder att placera poolbilar i*

fastigheten, enbart för de boende eller öppnas för andra. Medan en bilpool enbart för fastigheten i normalfallet innebär en viss kostnad för boendeföreningen, beroende på hur mycket poolbilarna används, kan en öppen pool vara kostnadsfri om läget är tillräckligt attraktivt. Det måste vägas mot den ökade risken att bilarna inte är tillgängliga när man önskar.

- *Bilpoolskedja eller lokal aktör.* Att ansluta sig till något större bilpoolsföretag ger fördelen att de boende genom medlemskapet får tillgång till poolbilar i andra delar av landet och i vissa fall utomlands, samt rabatter på t.ex. hyrbilar. Det kan förstärka incitamentet att avstå från egen bil. En lokal aktör kan i gengäld de lokala förutsättningarna bättre, och kanske erbjuder lägre priser. Boende kan också välja att själv organisera driften, men det är sällan deras kärnkompetens.
- *Kostnader.* Brukarkostnaden kan hållas nere genom att ta delar av kostnaden gemensamt, eller stå som garant gentemot bilpoolsaktören om poolbilarna inte hyrs ut i tillräcklig omfattning. Detta ska vägas mot risken att övriga boende, som inte använder tjänsten, upplever detta som orättvist och att viljan att behålla systemet minskar. För elbilar gäller detta också själva laddningen; att lägga kostnaden för elen på hyran för alla undviker fördyrande elmätning vid fordonen, men riskerar att leda till osämja bland de boende.

Framgångsfaktorer för cykellösningar är bl.a.:

- **Skötsel.** För cyklar ligger det nära till hands att de boende själva organiserar skötseln, men likt mycket annat i flerbostadshus riskerar det att leda till att underhåll blir eftersatt och att tjänsten därmed inte blir attraktiv. Det kan alltså vara värt att söka en extern aktör som sköter detta, med möjlighet att lägga till tjänster som t.ex. regelbunden service och byte till dubbdäck vintertid
- **Tillgänglighet.** Ett digitalt bokningssystem gör cyklarna tillgängliga för alla, och att cyklarna i praktiken bara används av entusiasterna undviks. Det ska vägas mot vikten av att cyklarna snabbt och enkelt ska kunna nyttjas vid behov.
- **Placering.** Cykelgarage är ofta relativt oorganiserade, så om poolcyklar införs utan någon särskild tanke om placering kommer de inte alltid att vara lätta att hitta. Därför kan det vara bra att reservera särskilda platser, gärna med hög synlighet. Om cyklarna är laddbara, blir det extra viktigt att det finns plats i närheten till ett uttag.

Målbilden för hus som byggs är att de boende ska uppleva att tillgången till bilpool, cykelpool, kollektivtrafik etc mer än uppväger att det finns färre p-platser än normalt. Med flexibla parkeringstal kan man också bemöta en debatt om det orättvisa i att boende som inte har bil delar på kostnaden för garage.

### BrF Blicken i Haninge

I Haninge bygger Riksbyggen 600 lägenheter ovanpå en ny bussterminal med livsmedelsbutik, vilket begränsar utrymmet för parkering. Genom att lösa en del av de boendes mobilitet med bildelning, en lastcykelpool, taxi- och hyrbilsförmåner kan stadskärnan göras mer attraktiv och fler få tillgång till bra kollektivtrafik. Bostäderna marknadsförs till personer med behov och önskemål om att bo nära service. Utan flexibla parkeringstal hade inte lika många lägenheter kunnat byggas, bostadsbyggande fördröjts och fler invånare hade varit tvungna att bo på platser med långt avstånd till kollektivtrafik.

### Utveckling i världen

Flexibla parkeringstal vinner mark i många delar av världen. I många av världens mest attraktiva städer breddar lokala och nationella myndigheter sitt synsätt på mobilitet till att omfatta alla färdmedel som är viktiga för invånarna. Sverige ligger långt framme men vi kan också lära av andra. I Storbritannien har till exempel flera tusen nya "bilfria" bostäder byggts, där de boende som äger bil själva ansvarar för att lösa parkering i kommersiella garage i sin stadsdel. Schweiziska Lausanne är ett annat intressant exempel; reskort med fria kollektivtrafikresor ingår i rumspriset för den som bor på hotell i staden; istället för att erbjuda gratis eller subventionerad bilparkering rabatteras hållbart resande. Mobilitetskortet möjliggör att hotell byggs på tomter där utrymme inte finns för garage

Vidare läsning och kontakt

2030-sekretariatets bilpoolsrapport, [www.2030-sekretariatet.se/bilpool](http://www.2030-sekretariatet.se/bilpool)

Projektet Innovativ Parkering ger svar på vanliga frågor om införande av flexibla parkeringstal,

<http://www.innpark.se/om-faq.php>

Trafikverkets rapport *Parkering i täta attraktiva städer: dags att förändra synsätt*

2030-sekretariatets partner Trafikutredningsbyrån är en av Sveriges ledande konsulter på parkerings- och mobilitetslösningar för täta och attraktiva stadsmiljöer. Vd Pelle Envall är huvudförfattare till denna pm, är doktor i trafikplanering och har arbetat mer än 15 år med stadstrafikfrågor, utformning av policy och gatunät i bl.a. Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle, Portsmouth och Belfast. Mer information om Trafikutredningsbyrån finns på [www.trafikutredningbyran.se](http://www.trafikutredningbyran.se)

*"Tidigare sa kommuner att det behövs så här många garageplatser per lägenhet. Nu ställer man allt oftare istället frågan till byggherren om vad som är rätt utformning. Byggherren ges möjlighet att redovisa lösningar på hur de boendes efterfrågan på mobilitet kan lösas på ett klimatsmart och kostnadseffektivt sätt. Det är ett klokt skifte i synsätt. Byggherrar kan påverka lösningar och de vet mest om vem som kommer bo i huset, vilket underlättar dimensionering av parkering. Rätt genomfört leder det till bättre bostadsmiljöer, lägre byggkostnader och större frihet för individer att få tillgång till bil utan att själva behöva äga bil."*

*Fredrik Johansson, doktorand vid KTH med inriktning på processer för planering av parkering och mobilitet.*

**TUB** Trafikutredningsbyrån AB

**2030**

sekretariatet