



RIKARE GRANNSKAP

Mobilitetslösningar som minskar bilanvändning och frigör ytor för fler bostäder, mer grönska och bättre livsmiljö i bildominerade bostadsområden

Projekt inom det strategiska innovationsprogrammet InfraSweden.
Med stöd från Vinnova, Formas, Energimyndigheten och Arkus.

PROJEKTGRUPP

Nyréns Arkitektkontor

Katarina Borg, planeringsarkitekt (projektledare)
Martin Losos, arkitekt och stadsplanerare
Johan Forsman Sachs, arkitekt
Fanny Sundberg, planeringsarkitekt

Trivector Traffic

Malin Gibrand, trafikplanerare (biträdande projektledare)
Rasmus Sundberg, trafikplanerare
Björn Wendle, specialist mobilitet
Johan Kerttu, trafikplanerare

Kungliga Tekniska Högskolan

Göran Cars, professor i samhällsplanering

RISE, Research Institutes of Sweden

Katarina Borg, planeringsarkitekt

Stockholms stad

Johanna Salén, trafikkontoret
Jens Svensson, trafikkontoret
Robin Billsjö, trafikkontoret

Svenska Bostäder

Camilla Melbéus, projektledare
Malin Klåvus, projektledare
Maria Löffholm, miljöstrateg
Sture de Vries, verksamhetsutvecklare

Familjebostäder

Eva Andersson, projektutvecklare

John Mattson

Daniel Fornbrandt, affärsutvecklingschef
Sofia Blixt, analytiker
Erika Palmér, affärsutvecklare

Knaust & Andersson Fastigheter

Erik Lemaitre, affärsutvecklingschef

Sveafastigheter

Moa Andersson, kommunikationschef/ hållbarhetskoordinator

Stockholms kooperativa bostadsförening

Johan Jarding, fastighetsutvecklingschef

Laterre fastigheter

Erika Palmér, affärsutvecklare

Rikshem

Bitu Almasian, fastighetsutvecklingschef
Robin Ljunggren Bergström, fastighetsutvecklare
Pär Hallgren, projektutvecklare

EC2B

Björn Wendle, specialist mobilitet

REFERENSPERSONER OCH ÖVRIGA MEDVERKANDE

Nyréns Arkitektkontor

Emelie Brunge, landskapsarkitekt
Maja Råby, landskapsarkitekt
Ida Friis Tinning, arkitekt
Johanna Jarmeus, landskapsarkitekt
Madelaine From Björk, landskapsarkitekt
Camilla Kappel, landskapsarkitekt
Clara Eckersten, landskapsarkitekt
Hannes Kourtti, landskapsarkitekt
Linnea Hergren, landskapsarkitekt

Stockholms stad

Helene Carlsson, miljöförvaltningen
Jenny Kihlberg, stadsbyggnadskontoret
Monica Lucia Markus, exploateringskontoret
Jonida Qureshi, trafikkontoret
Anna Lindén, miljöförvaltningen
Sandra Wetterstrand, miljöförvaltningen
Joel Berring, stadsbyggnadskontoret
Karin Ahlzén, exploateringskontoret,
Joel Edding, stadsbyggnadskontoret

Sveafastigheter

Åsa Hansson, projektchef Cykelkungen

Familjebostäder

Sara Grindemo, processutvecklare

Knaust & Andersson Fastigheter

Karina Antin, hållbarhetschef

Text och form

Rapporten har författats av Nyréns Arkitektkontor, Trivector Traffic och RISE Research Institutes of Sweden. Redaktör för rapporten är Katarina Borg. Materialet i publikationen är en sammanställning från projektparternas arbete.

Illustrationer

Nyréns Arkitektkontor, där inte annat anges

Fotografier

Katarina Borg, där inte annat anges

Visualisering

Nyréns Arkitektkontor/ Andreu Tauberner Normaimages

Kontakt

Katarina Borg, katarina.borg@ri.se
Malin Gibrand, malin.gibrand@trivector.se
Johan Forsman Sachs, johan.forsmansachs@nyrens.se

ISBN ISBN 978-91-527-5386-6



Praktisk forskning och utveckling inom arkitektur och samhällsbyggnad



Med stöd från



Denna trycksak är koldioxidkompenserad i samarbete med ClimateCalc. Kompensationen är köpt hos: South Pole
www.climatecalc.eu
Cert. no. CC-000993/SE

FÖRORD

Rikare grannskap är ett projekt där vi undersöker hur nya mobilitetstjänster kan frigöra mark för stadsutveckling och bostadsbyggande på parkeringsytor i bildominerade bostadsområden från 1950-70-talet.

Genom fallstudier i ett antal vanliga stadstyper tar vi fram stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar som bidrar till minskad bilanvändning, förbättrad boendemiljö och fler bostäder. I projektet identifierar vi också drivkrafter, hinder och möjliga strategier för snabbare omställning.

Rikare grannskap drivs av Nyréns Arkitektkontor, Trivector, forskningsinstitutet RISE och KTH i samarbete med Stockholms stads trafikkontor, Svenska Bostäder, Familjebostäder, John Mattson, Knaust & Andersson Fastigheter, Stockholms kooperativa bostadsförening, Sveafastigheter, Laterre Fastigheter, Rikshem och EC2B. Projektet stöds av Arkus stiftelse samt av det strategiska innovationsprogrammet InfraSweden, en gemensam satsning av Vinnova, Energimyndigheten och Formas.

Rapporten har författats av Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE.

November 2022



Research
Institutes
of Sweden

Nyréns Arkitektkontor

INNEHÅLL

	SAMMANFATTNING	s. 4
INLEDNING	1. INLEDNING	s. 7
	1.1 Om Rikare grannskap	
	1.2 Politik, trafik och parkering- en tillbakablick	
	1.3 Ett transportsystem i förändring	
	1.4 Vikten av en mer transporteffektiv stadsstruktur	
	1.5 Mobilitetstjänster frigör yta för stadsutveckling	
	1.6 Behov av bättre planerings- och beslutsstöd	
	1.7 Exempel på mobilitetslösningar	
FALLSTUDIER	2. METOD OCH UTGÅNGSPUNKTER	s. 23
	2.1 Urval av områden för fallstudier	
	2.2 Kartläggning och analys av förutsättningar	
	2.3 Utgångspunkter för stadsutveckling och mobilitet	
	3. FALLSTUDIE GRIMSTA	s.37
	3.1 Stadstyp och planeringsförutsättningar	
	3.2 Stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösning	
	3.3 Potential och utmaningar	
	4. FALLSTUDIE HÖGDALEN	s. 53
	4.1 Stadstyp och planeringsförutsättningar	
	4.2 Stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösning	
	4.3 Potential och utmaningar	
	5. FALLSTUDIE LARSBERG	s. 69
	5.1 Stadstyp och planeringsförutsättningar	
	5.2 Stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösning	
	5.3 Potential och utmaningar	
	6. FALLSTUDIE TENSTA	s. 85
	6.1 Stadstyp och planeringsförutsättningar	
	6.2 Stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösning	
	6.3 Potential och utmaningar	
GENOMFÖRANDE	7. HINDER OCH UTMANINGAR	s. 103
	7.1 Hinder och utmaningar inom fyra områden	
	8. STRATEGIER OCH VERKTYG	s. 107
	8.1 Kunskap, erfarenhet och rådighet	
	8.2 Lagstiftning, riktlinjer och praxis	
	8.3 Nya mobilitetstjänster och arbetsätt	
	8.4 Acceptans och beteendeförändring hos boende	
	8.5 Tio steg för snabbare omställning	
	8.6 Delat ansvar för omställning	
BILAGOR	Deltagande organisationer	s. 147
	Deltagarnas lärdomar från projektet	
	Ordlista	
	Referenser	

SAMMANFATTNING

Syftet med projektet Rikare grannskap är att uppnå en snabbare omställning av dagens samhällsstrukturer mot ökad resurseffektivitet och minskat bilresande genom att införa mobilitetslösningar som möjliggör omvandling av parkeringsytor i befintliga bostadsområden till nya bostäder och bättre boendemiljöer.

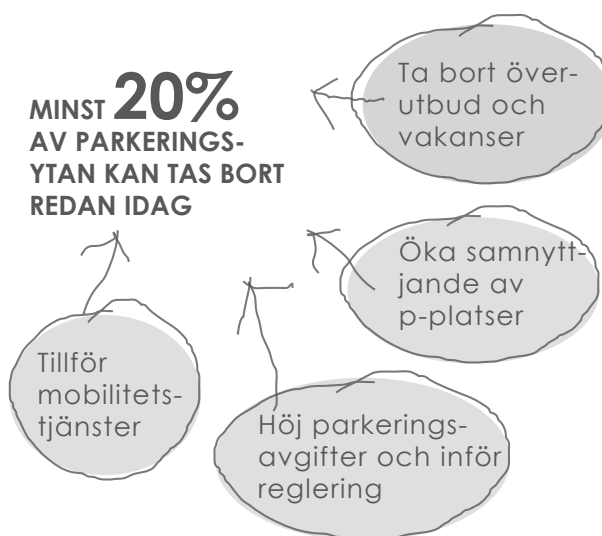
Bostadsbristen är hög i många av Sveriges större städer och trycket på att hitta bra lägen för nya bostäder är stort. Ofta är det grönytor som tas i anspråk när städer förtätas. Samtidigt ökar behovet av parker och grönska för rekreation och ekosystemtjänster för klimatanpassning när staden blir tätare och invånarna fler.

I Sverige är cirka 60 procent av bostadsbeståndet från perioden 1950-1990. Detta är en period då bilen har varit styrande i stadsbyggandet, vilket resulterat i överdimensionerade trafik- och parkeringsytor, sett till dagens behov och ideal. Det finns idag mer parkeringsyta än bostadsyta i Sverige och fler parkeringsplatser än invånare.

För att minska klimatutsläpp, trängsel och miljöproblem i städerna behöver samhällsstrukturen utvecklas mot mer effektiv markanvändning och minskat bilresande. Parkering är ett av de mest effektiva verktygen för att styra bilanvändningen.

I många områden från 1950-70-talet står äldre parkeringsanläggningar inför stora reinvesteringsbehov, investeringar som kan ifrågasättas med hänsyn till behovet av omställning. De boendes betalningsvilja för parkering motsvarar inte kostnaden för en ny garageplats, vilket betyder att kostnaden behöver fördelas över hela boendekollektivet.

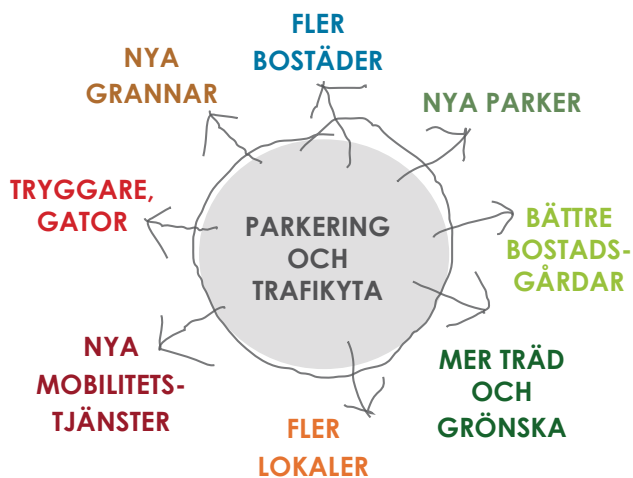
Idag testas olika typer av mobilitetslösningar i allt fler bostadsprojekt, med tjänster som bilpool, cykelpool, lånecyklar och leveransskåp. I många fall går det med delade lösningar att komma ned i mycket låga parkeringstal och ner till noll i specifika projekt. Nyproduktionen utgör emellertid bara två procent av bostadsbeståndet, vilket innebär att endast en liten del av de boende har tillgång till nya mobilitetstjänster idag. I det stora bostadsbeståndet från 1950-70-talet finns bristande tillgång till så väl trygg och säker cykelparkering som nya mobilitetstjänster. Insatser för hållbar mobilitet behövs i det befintliga bostadsbeståndet där den stora potentialen till omställning finns.



I Rikare grannskap har fallstudier genomförts i fyra bildominerade stadstyper. Grimsta och Högdalen är byggda under 1950- och början på 60-talet, då bilismen var på intågande och stora ytor planerades för markparkering. Larsberg och Tensta är uppförda under miljonprogramsåren 1965-1975. Där har trafiksepareringen nått fullt genomslag, stadsplaneringen är mer rationell och storskalig och parkeringen är samlad i större parkeringsanläggningar med höga parkeringstal.

Projektets fallstudier och tidigare erfarenheter visar att minst 20 procent av parkeringsytan i de stadstyper som studerats kan tas bort med enkla åtgärder, som reduktion av överkapacitet, ökat samnyttjandet genom införande av tillståndsparkering, en justerad prissättning så att parkeringen bär sina kostnader samt införande av nya mobilitetslösningar. I flera fall är potentialen ännu större och med mer genomgripande förändringar skulle betydligt mer parkeringsyta kunna frigöras.

För de fyra stadstyperna presenteras stadsbyggnads-koncept där utgångspunkten är att omvandla de parkeringsytor som frigörs och utveckla karaktären i området på ett sätt som hanterar dagens brister och tillför kvaliteter som saknas. I projektets fallstudier kompletteras studerade områden med fler bostäder och lokaler, bättre bostadsgårdar, mer träd och grönska, mer plats för cykelparkering och mobilitets-



tjänster och tryggare och säkrare gator. Ökad trygghet och trevligare bostadsgårdar står högst på listan över vad de boende idag önskar förbättra i sin boendemiljö enligt enkätstudier genomförda av bostadsbolagen i Högdalen, Grimsta och Larsberg.

Boendekenkäterna visar vidare att 60-80 procent av resorna redan idag görs med hållbara färdssätt (gång, cykel och kollektivtrafik). En stor andel av de boende skulle således främjas av nya mobilitetslösningar. Det finns även en stor vilja och potential till omställning. Cirka hälften av hushållen har tillgång till bil, men 40-60 procent av bilägarna vill minska sitt bilresande och uppemot hälften av de boende skulle sälja bilen om parkeringsavgiften höjdes.

Fallstudierna visar att det finns en stor potential för fler bostäder och rikare grannskap i samtliga studerade stadstyper. Trots detta går omställningen idag trögt inom befintligt bostadsbestånd. I projektet konstateras att det finns få juridiska hinder, men många gånger saknas kunskap, erfarenheter och praxis för hur parkering får omvandlas, regleras och ersättas med mobilitetslösningar. Kommuner och bostadsbolag behöver utveckla sina arbets sätt och hitta en ny standard för att kunna ta tillvara potentialen. Där kan pilotprojekt och temporära åtgärder vara sätt att pröva nya vägar framåt.

Nyckelfrågor som identifieras i projektet:

Ny kunskap och praxis

Det behövs nya ställningstaganden kring omvandling och ersättningsparkering, där parkeringstalet i befintligt bostadsbestånd bör kunna närma sig det som sätts för nya bostäder, under förutsättning att mobilitets-tjänster tillgängliggörs och dagens parkering effektiviseras.

Samordning kring allmän plats och kvartersmark

Reglering och prissättning av parkering på allmän platsmark och kvartersmark behöver samordnas för att minska risk för överspill av parkering och vakanser i parkeringsanläggningar.

Lösningar på områdesnivå

Att ta helhetsgrepp kring ett område eller en stadsdel och bygga gemensamma mobilitetshus för parkering och mobilitet har många fördelar: det möjliggör högre samnyttjande och större utbud av tjänster, ger högre flexibilitet över tid, frigör mer yta för stadsutveckling, och förbättrar möjligheten att få ihop kalkylen för bostadsbyggande.

Delat ansvar för omställning

Ingen aktör har ensam rådighet. Det är naturligt att kommunen tar ansvar för att driva arbetet framåt. Men bostadsbolag och fastighetsägare kan också påskynda omställningen dels genom insatser i sina egna organisationer och bostadsbestånd och dels genom att dela med sig av sina erfarenheter och initiera samarbete kring gemensamma lösningar för mobilitet.

Mod och ödmjukhet

Parkeringsfrågan är ofta känslig. Den berör människors vardag och tenderar att väcka oro och engagemang. Detta påverkar såväl kommuner som fastighetsägare och det kan behövas mod och handlingskraft för att komma förbi ett initialt motstånd. Här är det viktigt att ta de boendes oro på allvar och skaffa kunskap om deras behov och önskemål. För att nå acceptans för förändring är det viktigt att uppleva försämringar tydligt kopplas ihop med förbättringar, som mer grönska, bättre bostadsgårdar, tryggare och mer barnvänliga miljöer, nya mötesplatser och större tillgång till mobilitetstjänster. Många vinner på ett rikare grannskap!

INLEDNING

1.1 OM RIKARE GRANSKAP

1.2 POLITIK, TRAFIK OCH PARKERING – EN TILLBAKABLICK

1.3 ETT TRANSPORTSYSTEM I FÖRÄNDRING

1.4 VIKTEN AV EN MER TRANSPORTEFFEKTIV STADSSTRUKTUR

1.5 MOBILITETSTJÄNSTER FRIGÖR YTA FÖR STADSUTVECKLING

1.6 BEHOV AV BÄTTRE PLANERINGS- OCH BESLUTSSTÖD

1.7 EXEMPEL PÅ MOBILITETSLÖSNINGAR

1 INLEDNING

1.1 OM RIKARE GRANSKAP

Bakgrund

I Sverige är cirka 60 procent av bostadsbeståndet från tiden 1950-1990, en period då bilen var styrande i stadsbyggandet. I många bostadsområden från 1950-70-talet är biltrafiken dominerande. Parkering och trafik upptar stora ytor och orsakar miljöproblem i närområdet i form av bristande stads kvalitet, trafikstörningar och otrygghet. Den otidsenliga stadsstrukturen genererar i många fall också ett stort bilberoende och högt bilinnehav.

I samband med nyproduktion av bostäder prövas nya mobilitetslösningar idag framgångsrikt i syfte att effektivisera markanvändning, hålla nere parkeringstal, minska bilresande och främja hållbara transporter. Marknaden utvecklas snabbt med nya lösningar på mobilitetsområdet i form av nya fordon och tjänster för delning. Inom det befintliga bostadsbeståndet, som utgör hela 98 procent av bostadsmarknaden, är tillgången till mobilitetstjänster dock fortfarande mycket begränsad.

För en snabb omställning av transportinfrastrukturen räcker inte satsningar på hållbara transporter i nyproduktion. Det behövs också förändringar i befintlig stadsstruktur för att stödja ett mer hållbart resande. Genom att införa mobilitetstjänster som kan ersätta delar av dagens ytkrävande parkeringsanläggningar i bildominerade områden skulle en stor del av bilanvändningen kunna styras om till mer hållbara transportsätt. Samtidigt frigörs ytor för nya bostäder och förbättrad boendemiljö.

Behovet av att bygga fler bostäder till lägre kostnad och samtidigt klara en snabb omställning mot ett mer hållbart samhälle är prioriterade utmaningar för kommuner och bostadsbolag över hela Sverige. Ofta är det grönytor som bebyggs när städer förtätas. Samtidigt ökar behovet av parker och grönska för rekreation och ekosystemtjänster när staden blir tätare och invånarna fler.

I många områden från 1950-70-talet står äldre parkeringsanläggningar inför stora reinvesteringsbehov. Flera bostadsaktörer ställer sig frågande till att fortsätta investera i dyra parkeringsanläggningar samtidigt som transportsystemet är i snabb förändring, med stora osäkerheter kring hur det framtida mobilitetslandskapet kommer se ut.

Trots det höga bostadstrycket sker omvandling och bostadsbyggande på parkeringsytor endast i begränsad omfattning idag, och de fall som genomförts eller prövats vittnar om hinder som försvårar processen. Det finns ett behov av bättre kunskap om varför omställningen i bildominerade stadstyper går trögt, vilka utmaningar som finns och vilka strategier och verktyg som kan användas för att omställningen ska ta fart även inom befintligt bostadsbestånd.

Det finns också ett behov av en tydligare bild av vilken potential till bostadsbyggande och nya boendekvaliteter som finns i olika stadstyper och vilka stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar som skulle kunna användas.

Syfte och mål

Syftet med projektet Rikare granskning är att uppnå en snabbare omställning av dagens samhällsstrukturer mot ökad resurseffektivitet och minskat bilresande genom att införa mobilitetslösningar som möjliggör omvandling av parkeringsytor i bildominerade bostadsområden.

Målet är att med stöd av akademisk forskning och fallstudier ta fram transporteffektiva mobilitetslösningar och stadsbyggnadskoncept som tillför nya bostäder och bidrar till förbättrad boendemiljö i fyra vanliga stadstyper från 1950-70-talet. I projektet ingår även att studera genomförandefrågor, att identifiera drivkrafter och hinder och ta fram strategier och verktyg för att påskynda omställningen.

Ett projekt med stöd av Arkus och InfrSweden

Rikare granskning drivs av Nyréns Arkitektkontor, Trivector, forskningsinstitutet RISE och KTH i samarbete med Stockholms stads trafikkontor, Svenska Bostäder, Familjebostäder, John Mattson, Knaust & Andersson Fastigheter, Stockholms kooperativa bostadsförening, Sveafastigheter, Laterre Fastigheter, Rikshem och EC2B. Projektet stöds av Arkus stiftelse samt av det strategiska innovationsprogrammet InfraSweden, en gemensam satsning av Vinnova, Energimyndigheten och Formas.

Rapporten har författats av Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE.



LÄSANVISNING

Rapporten är indelad i tre delar:

INLEDNING

Beskriver bakgrunden till projektet samt fakta kopplad till trender i trafikutveckling och stadsbyggande, parkering och mobilitet.

FALLSTUDIER

Beskriver metodik och utgångspunkter och redovisar resultat från fyra analyserade bostadsområden utifrån stadstyp och planeringsförutsättningar, förslag till stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösning samt potential och utmaningar.

GENOMFÖRANDE

Beskriver hinder och utmaningar inom områden som lagstiftning, arbetsprocesser och kunskapsuppbyggnad, samt strategier och verktyg för snabbare omställning. Möjliga lösningar illustreras med exempel från verkliga fall.

MÅLGRUPP OCH ANVÄNDNING

Rapporten riktar sig främst till stadsplanerare, trafikplanerare, kommuner och politiker samt till fastighetsägare, bostadsbolag och byggaktörer. Resultatet kan också vara intressant för bostadsrättsföreningar, mobilitetsleverantörer och intresseorganisationer.

Rikare grannskap kan läsas som en uppslagsbok med möjlig fördjupning inom olika frågor, såsom stadstyper och stadsbyggnadspotential, strategier för omvandling av parkering, orientering kring juridik samt tips på lösningar och vägar till omställning.

1.2 POLITIK, TRAFIK OCH PARKERING – EN HISTORISK TILLBAKABLICK

Under 70 år har svensk stadsplanering tagit stor hänsyn till att individen ska ges god tillgänglighet till färdmedlet bil nära sin bostad. I en statlig utredning från 1954 betonades att den fysiska planeringen ska ge utrymme till fler motorfordon:

”Det må slutligen framhållas, att trafikutrymmesstandarderna icke blott är beroende av utan också själv påverkar fordonsbeståndets utveckling. Vi vill emellertid icke rekommendera en planering, som innebär, att man genom att begränsa trafikutrymmet söker bromsa ökningen av antalet motorfordon.” Saneringsfrågan (SOU 1954:31)

Dock fanns det likt idag farhågor att just detta kan komma att påverka bostadsproduktionen negativt.

”...risk kan förmodas föreligga att de föreslagna detaljerade normerna kommer att låsa bebyggelseutvecklingen.” Gösta Bohman 1956

Sådana tankar utvecklades i takt med att bilsamhället och dess konsekvenser växte fram och beskrevs bland annat av dåvarande Högerpartiet enligt följande:

”Kommunal parkeringsplanering är en förutsättning för en ändamålsenlig lösning av tätorternas parkeringsproblem... [men] ...Med växande bilbestånd och ökad insikt om nödvändigheten att rationellt lösa parkeringsproblemet torde snart ekonomiska förutsättningar föreligga för att anordna och driva erforderligt antal enskilda parkeringsanläggningar. Hittills tillämpade metoder att angripa problemet, nämligen att i varje särskild fastighet, även i innerstaden, söka framtinga parkeringsplatser, erbjuder från trafikmässiga, byggnadstekniska och ekonomiska synpunkter ingen rimlig lösning.” Stadsbyggande i bilsamhället – Högerpartiets småskrifter nr 1 1961

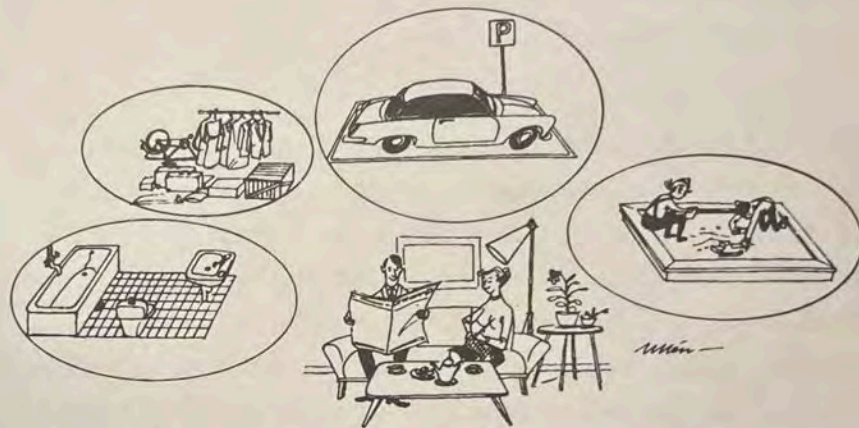
Med tiden har frågan debatterats och det statliga ansvaret att se till att det byggs bostäder i landet åt en växande befolkning har berört detta flera gånger:

”Det råder inga tvivel om att parkeringsvillkoret i detaljplanerna är en fördröjande faktor för bostadsproduktion. Höga parkeringsnormer gör bostadsproduktion mindre attraktivt.” Nybyggarkommissionens slutrapport. Göran Persson et al. 2014

Med dagens pågående klimatförändringar och miljöproblem i form av trängsel, buller och avgaser är anledningarna att begränsa trafikutrymmet och bromsa ökningen av motorfordon än mer akut än den var 1954, även om av Högerpartiet tidigare nämnda utmaningar gällande trafik, byggnadsteknik och ekonomi är fortsatt relevanta. Därtill har digitalisering av samhället lett till en framväxt av flera nya mobilitetstjänster som i kombination med flexibla parkeringstal skapar en större frihet för fastighetsägare att välja hur tillgängligheten till fastigheter kan utformas. Denna utveckling sammanfattas av den statliga utredningen samordning för bostadsbyggande:

”Förslagen innebär att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Fokus kan flyttas från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter kan tillgodoses.” Samordning för bostadsbyggande (SOU 2021:23)

I takt med att synen på parkering som styrmedel vid nyproduktion av bostäder har förändrats vänds nu också intresset mot befintligt bostadsbestånd och tesen att ett mer varierat och yteffektivt mobilitetsutbud även i befintliga bostadsområden kan ge positiva synergier inte bara för bostadsproduktion, klimat och miljö, utan även för social rättvisa och individens möjlighet att själv välja hur en resa ska genomföras.



Bilplatsen är ett lika viktigt komplement till bostaden som badrummet, vinden och andra "nödiga förvaringsutrymmen" men får ej konkurrera ut barnens behov av tryggade lekplatser.

Uppfattningen om parkeringsplatsen som ett "självkänt" komplement till bostaden var vitt utbredd. Till byggentreprenörerna förmedlades den av bland andra Näringslivets Byggnadsdelegation.

Citat från "P.M. angående bedömning av olika biltätheter i bostadsområden", Staffan Berg von Linde 21/11 1961. Illustrationen är hämtad ur "Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige" av Per Lundin 2008

1.3 ETT TRANSPORTSYSTEM I FÖRÄNDRING

Bilsamhällets framväxt

Sedan bilens intåg i människans vardagsliv har resandet med bil ökat stadigt, såväl mätt i absoluta volymer som per capita. Bilen har setts som en symbol för utveckling, välstånd och frihet. Utbyggnaden av väginfrastruktur har varit expansiv och sätter idag sin prägel på städer, landskap och samhällen. Framkomligheten för bil har många gånger tillgodosetts på bekostnad av fotgängares och cyklisters tillgänglighet.

Ökad medvetenhet om negativa konsekvenser

Idag börjar synen på bilen förändras och biltrafikens negativa effekter uppmärksammas alltmer. Klimatpåverkan, höga bullernivåer, säkerhet för barn, hälsotrender, barriäreffekter, oattraktiva stadsmiljöer och trängsel i storstäder gör att bilen och dess infrastruktur har börjat ifrågasättas.

Peak car – ett trendbrott

Under de senaste årtiondena, från början av 2000-talet fram till idag, har ökningen av biltrafiken avstannat och i vissa fall har den börjat minska. Ny teknik, med elektrifiering och digitalisering tillsammans med förbättrad kollektivtrafik driver på utvecklingen. Även urbaniseringen med kraftigt växande storstadsregioner, ökad konkurrens om utrymmet i staden och höga markvärden ställer frågan på sin spets. Många ser att bilen behöver ge plats åt andra, högre prioriterade funktioner.

Bilens roll i staden förändras

I storstadsområden som Stockholm syns nu ett minskat bilresande, framför allt i de mer centrala delarna. Istället för ökning av biltrafik, ökar både cykel- och kollektivtrafikresande. Detta trendbrott är en följd av satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång, men också av restriktioner i syfte att minska negativa konsekvenser för hälsa och miljö. Större medvetenhet om bilens effekter har ökat acceptansen för åtgärder som begränsar biltrafiktillväxten, som trängselskatter, parkeringsreglering och avgifter.

Yngre generationer väljer bort bilen

Bilanvändningen minskar bland unga. Unga väljer att ta körkort senare i livet och i lägre utsträckning än tidigare generationer. Som orsaker pekar forskningen bland annat på urbanisering, tillgång till fler transportmöjligheter samt ökade kostnader för att ta körkort och äga bil. En annan faktor kan vara yngre generationers ändrade förhållningssätt till ägande, vilket öppnar för nya typer av transportlösningar, som delningstjänster för samåkning. Även mer traditionella tjänster har fått en delvis ny marknad. Privatleasing av bilar ökar exempelvis starkt bland unga som vill ha tillgång till bil men vill slippa alla åtaganden som är förknippade med själva ägandet.



I centrala Stockholm syns nu en minskning av biltrafiken till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik. Större medvetenhet om bilens effekter har ökat acceptansen för åtgärder som trängselskatter, parkeringsreglering och avgifter. Källa Miljöbarometern, illustration Trivector.

Förutsättningar för ett mer jämlikt transportsystem

Analys av förändringar i mobilitet mellan generationer i Sverige från 1978 till 2011/2014 visar att den äldre generationen i högre grad har skapat vanor som formats av bilresande.¹ De reste mer med bil när de var unga och har levt en större del av sitt liv med tillgång till bil. Särskilt tydligt är detta för äldre män, som också står för den största delen av bilresandet. Faktum är att om svenska män reste som kvinnorna, så skulle Sveriges utsläpp av växthusgaser från persontransporter minska med nästan 20 procent.² Enbart genom att äldres vanor fasas ut, och yngres mindre bilberoende vanor fasas in, finns en stor potential för minskat bilresande fram till 2050.

1 Trivector traffic 2018, Framtidsanalys för morgondagens resor och transporter i svenska städer

2 Winslott Hiselius, L. och Smidfelt Rosqvist, L. (2017) Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås? Bulletin 306 – Lunds Universitet Institutionen för Teknik och samhälle CODEN:LUTVDG/(TVTT 3241)1-34/2017

Genom att utgå från de trender i resande och värderingar som syns bland unga och bland kvinnor skapas ett mer hållbart och jämlikt transportsystem, där barn, ungdomar, kvinnor och äldre får bättre tillgänglighet.



Urbanisering, bättre kollektivtrafik, nya transportmedel och ökade kostnader för att ta körkort och äga bil bidrar till att bilanvändningen idag minskar bland unga. Yngre generationer är också mer öppna för olika typer av delningstjänster än äldre. (Bild från Slussen, Stockholm)

1.4 VIKTEN AV EN MER TRANSPORTEFFEKTIV STADSSTRUKTUR

Omställning förutsätter åtgärder inom stadsbyggandet

Transporter står idag för en betydande del av samhällets miljöpåverkan, inte minst när det gäller utsläpp av växthusgaser. Transportsektorn står inför en stor utmaning och behöver ställas om för att bli fossilfri och nå klimatneutralitet senast år 2045, vilket krävs för att nå 1,5-gradersmålet enligt Parisavtalet.

Omställningen kan inte genomföras enbart genom nya drivmedel och ny teknik, utan kräver också livsstilsförändringar och åtgärder inom samhällsbyggandet. För att minska klimatutsläpp, trängsel och miljöproblem krävs förändringar i stads- och samhällsstrukturer. Att reducera transportarbetet med bil är en förutsättning för att det ska vara möjligt att klara dagens klimatutmaningar och nå politiskt fastlagda miljömål.¹

Behovet av stadsplanering och samhällsbyggande för högre transporteffektivitet rör både nya stadsdelar och befintligt bostadsbestånd som behöver anpassas för att möta nya krav.

¹ Trafikanalys (2022), Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning- redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, Rapport 2022:14.



Pandemin skapade nya vanor som har inneburit ett bestående uppsving för många grannskap, när fler arbetar hemifrån och gör sina ärenden i närområdet. (Rinkeby)

En transporteffektiv stadsstruktur:

- Rymmer en blandning av funktioner vilket ger närhet till skola, service, och arbetsplatser och minskar behovet av vardagsresor
- Utnyttjar marken effektivt, minskar avstånd och undviker stadsutglesning som ökar biltrafiken
- Har en täthet som ger underlag för service, kollektivtrafik och delningstjänster
- Har attraktiva och trygga stadsmiljöer som inbjuder till vistelse i närområdet och främjar gång- och cykel
- Har bra tillgång till park och natur som ger förutsättningar för rekreation och hemester

Pandemin har skapat en renässans för grannskapet

Coronapandemin har lett till betydande förändringar i beteenden och resvanor, där restriktioner tillsammans med ökad digitalisering påverkat arbets- och studieresor, möten, tjänsteresor och inköpsvanor. Även fritids- och semestervanor har förändrats. Lokalsamhället har fått ett uppsving och fler stannar i närområdet för ärenden, samvaro, rekreation och hemester. För många har pandemin lett till minskat antal pendlings- och tjänsteresor, vilket påverkat behovet av bil. Det är ännu osäkert hur mycket av förändringarna som är bestående, men många pekar på att pandemin förstärkt och påskyndat trender och tendenser som redan fanns i samhället. En stor del av de nya vanor och mönster som etablerats under pandemin kommer sannolikt att bestå.

Parkeringsutbud påverkar bilinnehav och bilresande

Tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för resmönster och val av transportmedel. Detta gör parkering till ett centralt styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling med minskade klimatutsläpp.

Dagens parkeringsnormer har vuxit fram utifrån 1950- och 60-talets visioner om ett framtida ständigt ökande bilägande. Idag skapas parkeringsplatser för att understödja rådande bilanvändning och infrastruktur för transport. Samtidigt påverkar tillförsel av parkering idag efterfrågan på parkering imorgon. Det finns en bred enighet om att dagens överutbud av parkering och brist på marknadsmässig prissättning genererar ökat bilinnehav och ökat bilresande i många bostadsområden.

Mer parkeringsyta än bostadsyta i Sverige

Sammantaget finns det i storleksordningen tre till fem parkeringsplatser per bil i Sverige. Med ca 5 miljoner personbilar totalt (SCB 2018), kan antalet parkeringsplatser uppskattas till 15-25 miljoner. Varje parke-

ringsplats med anslutningar upptar i genomsnitt ca 25 kvadratmeter, motsvarande ca 50 kvadratmeter per invånare.¹ Detta kan jämföras med den genomsnittliga boarean per person, som är 42 kvadratmeter (SCB 2018). Till detta kan tilläggas att privatägda bilar står still mer än 96 procent av tiden och att hälften av de bilresor som görs är kortare än fem kilometer – en sträcka som för de flesta lika väl skulle kunna göras på cykel.

Boendeparkering är kraftigt subventionerad

Det är idag svårt att ta ut en avgift för parkering som motsvarar den verkliga kostnaden för anläggning, drift och underhåll, eller för markvärdet. Betalningsviljan är inte tillräckligt hög, vilket betyder att parkeringsavgifter och boendeparkering subventioneras för att fastighetsägaren ska slippa stå med outhyrda platser. För nybyggda parkeringar i garage kan subventionen uppgå till mer än 50%, vilket tas ut i höjda boendekostnader. Alla boende i bostadsrätt och hyresrätt betalar för parkeringen, oavsett om de har bil eller inte.

¹ Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen, Naturskyddsföreningen (2020), Framtiden för parkering och nya bostäder, analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser



Mer parkeringsyta än bostadsyta i Sverige

Vi har fler parkeringsplatser än människor i Sverige

och mer parkeringsyta än bostadsyta per person

Privatägda bilar står stilla mer än 96% av tiden

Hälften av de bilresor som görs är kortare än 5 kilometer

En stor del av Sveriges bostadsbestånd är från perioden 1950-70, då bilen var styrande i stadsbyggandet. Det har skapat miljöer med trafik- och parkeringsytor som är överdimensionerade sett till dagens behov och ideal. (Högdalen)

1.5 MOBILITETSTJÄNSTER FRIGÖR YTA FÖR STADSUTVECKLING

Stor potential i befintligt bostadsbestånd

De försök med införande av nya mobilitetslösningar som har genomförts hittills i syfte att minska behovet av parkeringsyta är närmast uteslutande knutna till byggande av nya bostäder. Nybyggnationen står emellertid endast för ca två procent av det totala bostadsbeståndet i Sverige. Den största potentialen ligger därmed i möjligheten att införa mobilitetslösningar i befintliga områden. För en snabb omställning av transportinfrastrukturen är det inte tillräckligt med satsningar på hållbara lösningar när det byggs nytt. Det behövs också en kraftfull förändring av stadsstruktur och transporter inom det redan byggda.

Mobilitetslösningar i samband med nyproduktion av bostäder är viktigt, men den största potentialen till omställning finns i det redan byggda, som utgör 98 procent av Sveriges bostadsbestånd.

Bostadsområden planerade för bilen

I Sverige är 60 % av bostadsbeståndet från perioden 1950-1990. De ideal som styrde samhällsplanering och bostadsbyggande under denna tid såg bilen som symbol för det växande välbefindandet. Trafikseparering och god tillgänglighet för bilen var en självklarhet i de stadstyper som planerades. Gator, vägar och parkeringsytor dimensionerades för att klara stora och ökande trafikvolymer enligt rådande samhällsvision.

Idag kan konstateras att den otidsenliga stadsstrukturen i många bostadsområden genererar ett stort bilberoende och högt bilinnehav. Parkering och trafik upptar stora ytor och orsakar miljöproblem i närområdet i form av bristande stadskvalitet, trafikstörningar och otrygghet.

Bildominerade stadstyper med utvecklingsbehov

Förtättningsmöjligheter och förbättringsbehov i efterkrigstidens bildominerade stadstyper pekas ofta ut i kommunala översiktsplaner och styrdokument. Många områden har lågt markutnyttjande, ensidigt bostadsbestånd och mycket att vinna på nya bostadstillägg och förbättringar i boendemiljö och stadskvaliteter. I miljonprogrammets stora bostadsbestånd från 1965-1975 finns också stora renoverings- och upprustningsbehov. Bostadshus och utemiljöer är slitna och många par-

keringsanläggningar (parkeringshus/ parkeringsdäck) är i dåligt skick och står inför beslut om upprustning, ombyggnad – eller rivning.

Trafikytor ger plats för nya bostäder

Införande av mobilitetstjänster och reglering av parkering enligt samma principer som idag provas framgångsrikt vid nyproduktion, kan bli en nyckel i utvecklingen av dagens bildominerade stadstyper. En omvandling av parkeringsytor inom befintligt bostadsbestånd kan frigöra mark för nya bostäder som kompletterar utbudet med nya bostadstyper och upplåtelseformer och bidrar till en ökad social allsidighet. Det ger även ett bättre underlag för kollektivtrafik och lokal service, till nytta för både dagens och kommande invånare.

Nyproduktion av bostäder till lägre kostnad

Genom att utnyttja befintlig infrastruktur och minska behovet av dyra parkeringslösningar är det möjligt att sänka kostnaden för nyproduktion med uppemot 15 procent. Detta kan göra det möjligt att satsa på grupper som idag har svårt att hitta bostad, såsom unga, nyanlända, studenter och äldre som vill flytta till en mer tillgänglig bostad.

Grannskap med nya kvaliteter

Trafikomställningen i bildominerade stadstyper kan få stora positiva effekter i den gestaltade livsmiljön exempelvis genom att störningar i form av trafik, buller, barriäreffekter och olycksrisker minskar. Ytor som idag används för gator och parkering kan frigöras för parker, bostadsgårdar och bättre offentliga rum som stärker boendemiljön och grannskapet och bidrar med ekosystemtjänster som dagvattenhantering och skugga.

Tillägg som berikar

Under förutsättning att bebyggelsen utförs med hög arkitektonisk kompetens och känsla för områdets karaktär kan den bli ett värdefullt och omtyckt tillskott som stärker attraktiviteten utan att inkräkta på områdets kvaliteter. En större befolkning ger underlag för bättre utbud av kollektivtrafik, service, aktiviteter och kultur, vilket skapar förutsättningar för enklare vardagslogistik och stadsliv och bidrar till områdets attraktivitet, trygghet och jämlikhet. Hälsa främjas genom att stadsmiljön stödjer ett rörelserikt vardagsliv och aktiva transporter.

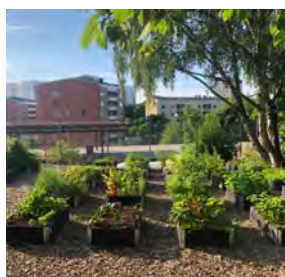
Många områden har ett ensidigt bostadsbestånd och mycket att vinna på att bli mer allsidiga med nya bostäder och förbättringar i boendemiljö och stadskvaliteter.



Ge de boende tillgång till låne-cyklar, bilpool och säkra cykelrum.



Skapa ett grönare grannskap med trygga offentliga miljöer.



Bered plats för ekosystem-tjänster, odling och gemenskap.



Utforma säkra och lekvänliga miljöer för barn och unga.

1.6 BEHOV AV BÄTTRE PLANERINGS- OCH BESLUTSSTÖD

Tröghet i omställningen trots stor potential

Trots den stora potentialen till stadsutveckling och bostadsbyggande går omställningen idag trögt i många av efterkrigstidens bildominerade områden. De helhetsgrepp som krävs för att omdisponera mark och tillföra nya bostäder är svåra att få till, vilket kan bero på hinder som splittrade markägoförhållanden, många inblandade aktörer, avsaknad av incitament, drivkraft och kapacitet.

Brist på kunskap och erfarenheter

Det finns också tekniska, ekonomiska, juridiska och organisatoriska utmaningar som är svåra att överbygga med dagens kunskap, verktyg och processer. Bland annat saknas erfarenhet av vilka mobilitetslösningar som är möjliga och lämpliga i olika stadstyper med hänsyn till karaktär, stadsstruktur, bostadsbestånd, trafiklösningar och ägoförhållanden. Det finns också en brist på exempel som visar potential och effekter mätt i antal nya bostäder, minskat bilresande och förbättrade boendekvaliteter.

Behov av bättre verktyg och beslutsstöd

Det råder brist på erfarenheter och kunskap om fastighetsägares möjligheter att utnyttja parkeringsytor mer effektivt och finns ett behov av bättre planerings- och beslutsstöd för kommuner. Det finns också oklarheter kring vad som ska hanteras inom plan- och bygglagen och utanför denna, vad som medges inom gällande detaljplan och vad som kräver detaljplaneändring samt vilket underlag som krävs vid bygglov respektive rivningslov. Detta sammantaget innebär risk för långa kostnadsdrivande processer som sätter försenar önskad omställning.

Behov av nya samverkansformer och affärsmodeller

Omställningen involverar flera olika aktörer, såsom fastighetsägare, byggaktörer och flera kommunala förvaltningar (trafikkontor, exploateringskontor, stadsbyggnadskontor). Det finns behov av samverkans- och affärsmodeller som ger effektiva processer, långsiktiga lösningar, framdrift och samsyn kring utveckling och implementering av de nya mobilitetslösningarna. För att undvika stuprör i kommunala förvaltningar/organisationer behövs nya samarbetsformer och tydligare uppdrag/styrning. För att kunna ställa adekvata krav på de mobilitetstjänster som ska ersätta bilparkering krävs kännedom om både dess effekter och robusta affärsmodeller.

Bostadsbehov som drivkraft i omställningen

Bostadsbristen är hög i många av Sveriges större städer och trycket på att hitta bra lägen för nya bostäder är stort. Med bostadstrycket som drivkraft kan stadsbyggandet bli en möjlighet att påskynda utvecklingen mot en mer hållbar och resurseffektiv samhällsstruktur, där utvecklingsmöjligheter inom befintligt bostadsbestånd tas tillvara. Detta kräver kunskap, målmedvetenhet och handlingskraft, där kommunerna kan behöva verktyg och strategier för att styra stadsbyggandet i hållbar riktning.

”Med bostadsbehovet som drivkraft kan stadsbyggandet bli en möjlighet att påskynda utvecklingen mot en mer hållbar och resurseffektiv samhällsstruktur där utvecklingsmöjligheter inom befintligt bostadsbestånd tas tillvara.”

Rikare grannskap syftar till att skapa förutsättningar för en snabbare omställning genom att ta fram:

- Kunskap om vilka mobilitetslösningar som är möjliga i olika stadstyper med hänsyn till karaktär, stadsstruktur, bostadsbestånd, trafiklösningar och ägoförhållanden
- Exempel som visar på omställningspotential och effekter mätt i antal nya bostäder, minskat resande och förbättrade boendekvaliteter
- Kunskap om fastighetsägarens möjligheter att utnyttja parkeringsytor mer effektivt
- Kunskap om hinder och utmaningar - och hur de kan överbryggas
- Förslag till verktyg och strategier för snabbare process
- Kunskap om hur kommuner och bostadsaktörer kan stödja och driva omställning
- Inspiration och exempel som visar på vägar framåt

1.7 EXEMPEL PÅ MOBILITETSLÖSNINGAR OCH MOBILITETSTJÄNSTER

Bilpool

Bilpooler utgör ofta grunden i ett mobilitetserbjudande. Den traditionella dimensioneringen på 0,02 bilar per lägenhet kan anses vara i underkant om bilinnehavet i området är lågt. En dimensionering på 0,04 ökar tillgängligheten och användbarheten. För att uppnå en hög användning över tid förespråkas öppna pooler. Hyrbil kan erbjudas som komplement till bilpool och användas för längre resor.

Cykelpool

Cykelpooler bör innehålla olika typer av cyklar så som lastcykel, cykelkärra och elcykel. Dimensioneringen kan variera beroende på vilken cykelkultur som råder. En dimensionering på 0,03 cyklar per lägenhet kan vara i underkant om cykel används som det primära transportmedlet i området.

Cykelservice

Cykelservice i form av verktyg och cykelpump är ett enkelt sätt underlätta för de boende att underhålla och serva sina cyklar. Tvättmöjligheter för cyklar är ofta mycket uppskattade hos boende i flerfamiljshus. Ytan bör ligga i anslutning till cykelrum eller cykelpool.

Cykelparkering

För att cykel ska vara ett attraktivt transportmedel är det viktigt att det finns säkra parkeringsutrymmen med hög kvalitet som är smidiga att använda. Kvaliteterna i cykelparkeringen är minst lika viktigt som kvantiteten, där ett minsta avstånd mellan cyklarna bör vara 60 centimeter. Ett cykeltal mellan 2,5-3,5 cyklar per 100 kvm BOA bör eftersträvas.

Leveransskåp

Möjligheten till att ta emot paket, matvaror och andra leveranser är viktig för att minska behovet av privata transporter. Utvecklingen drivs på av digitaliseringen och förändrade konsumtionsmönster där e-handeln ökar kraftigt. Leveransskåp hanteras bäst områdesnivå.

Återbruksrum

Rum för återbruk är en del av ett brett mobilitetserbjudande. Det gör att resor till återvinning etc. kan ersättas. Liksom leveransskåp hanteras återbruksrum bäst på områdesnivå och kan även kombineras med grovsoprum. Återbruksrum och grovsoprum kan även ersättas av transporttjänster.

Kollektivtrafik

Subventionering av reskostnader med kollektivtrafiken, t ex i form av en reskassa eller ett periodkort ökar benägenheten att prova på kollektivtrafiken. Bör om möjligt genomföras i samverkan med trafikoperatören. Som alternativ kan en mobilitetsspott erbjudas som kan användas för att prova på olika typer av mobilitetstjänster.

Reserådgivning och resecoach

Personlig service och reserådgivning. Kan visa upp tjänsterna, erbjuda prova-på-aktiviteter och ge ovana användare en trygghet i att prova på något nytt. Erfarenheter har visat att prova-på-aktiviteter och introduktion är viktigt för att öka användningen. Kan även kompletteras med cykelskola för både barn och vuxna i områden med svag cykelkultur.

Mobilitet som tjänst

Är en samlad applikation som samlar alla mobilitetstjänster i området, även kallad Mobilitet som tjänst, eller engelskans Mobility as a Service (MaaS). Med appen kan mobilitetstjänsterna i området bokas, betalas eller låsas upp. Genom appen kan även erbjudande, information och kampanjer kopplat till mobilitetstjänsterna kommuniceras till de boende, samtidigt som statistik och användardata kan samlas in.

Mobilitetshubb

Mobilitetshubb är en fysisk plats som attraherar besökare och tillgängliggör olika mobilitetstjänster. Innehållet i Mobilitetshubben kan förändras över tid, men kan innehålla mobilitetstjänster så som cykelpool, cykelservice och leveransskåp. I anslutning till hubben kan även platser för bilpool och laddinfrastruktur placeras. Hubben kan bli en viktigt fysisk markör för mobiliteten i området och kan även vara öppen för närområdet.



Till mobilitetslösningar räknas exempelvis kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, och privatdelade bilar. (Bild 1, 4, 5 Trivector)



FALLSTUDIER

2. METOD OCH UTGÅNGSPUNKTER

3. FALLSTUDIE GRIMSTA

4. FALLSTUDIE HÖGDALEN

5. FALLSTUDIE LARSBERG

6. FALLSTUDIE TENSTA

2 METOD OCH UTGÅNGSPUNKTER

2.1 URVAL AV OMRÅDEN FÖR FALLSTUDIER

Bildominerade bostadsområden

Fyra bostadsområden har valts ut för fallstudier. Områdena representerar olika stadstyper med sinsemellan olika stadsplanepincip och trafikstruktur. Gemensamt är att framkomlighet och plats för bil varit styrande i stadsbyggandet och trafikytorna dominerar i stadsbildningen.

Grimsta och Högdalen är byggda under 1950- och början på 60-talet, då bilismen var på intågande och tron på bilsamhället stark. Dessa områden är planerade efter bilen, men fortfarande i en skala och gestaltning präglad av grannskapets kvaliteter och tidens anpassning till natur och landskap.

Larsberg och Tensta är byggda under de så kallade miljonprogramsåren (1965-1975). Där har trafiksepareringen nått fullt genomslag och stadsplaneringen har blivit mer rationell och storskalig.

Vanligt förekommande stadstyper

Valda områden är typiska för sin tid och representerar stadstyper som förekommer över hela landet. För att bedöma potentialen har det varit viktigt att kunna pröva lösningar i ett större sammanhängande område av samma stadstyp. Inledningsvis studerades flera områden översiktligt, men av tidsskäl har det inte varit möjligt att fördjupa analyserna för mer än ett område per stadstyp.

Stadstyper med flerbostadshus

Studerade stadstyper utgörs av enbart flerbostadshus. Under perioden 1950- 1970 byggdes även en stor mängd småhusområden enligt samma principer för trafikplanering som de storskaliga miljöerna. Inom ramen för detta forskningsprojekt har omställningspotentialen i småhusområden inte studerats.

Storstadsnära områden

Av praktiska skäl har samtliga fallstudier gjorts i Stockholmsregionen. Grimsta, Högdalen och Tensta ligger i Stockholms stad och Larsberg ligger i Lidingö kommun, strax utanför Stockholm.

Storstadsregionerna har generellt stort bostadstryck och höga markpriser, vilket påverkar förutsättningarna för stadsutveckling. Större städer har vanligen också god kollektivtrafik och bra tillgång till service, vilket är andra parametrar som har stor effekt på resande och omställningspotential. För samtliga fallstudier finns fastighetsägare representerade i projektgruppen, vilket givit snabb tillgång till underlag, såsom fakta om bostadsbestånd och parkering, kvaliteter och brister, behov och utmaningar samt skötsel- och trivsel-faktorer.

Utmaningar och möjliga vägar för genomförande kan skilja sig över landet och beroende på plats och kontext. I projektet deltar aktörer med erfarenhet från byggande och förvaltning över hela Sverige, vilket har varit ett sätt att fånga upp viktiga skillnader.

Grunder för urval

- Bildominerade bostadsområden med flerbostadshus
- Vanligt förekommande stadstyper (representativa områden)
- Sinsemellan olika stadsplanepinciper och trafikstruktur
- Större sammanhängande områden av samma stadstyp
- Områden i Stockholmsregionen med fastighetsägare representerade i projektet



Arbetsprocess

1. Urval av områden för fallstudier

- Workshop i projektgrupp: bruttolista, 16 områden
- Slutligt urval av fyra områden av projektets stadsplanerare och trafikplanerare (Nyréns Arkitektkontor och Trivector)

2. Kartläggning och analys av förutsättningar

- Platsbesök med fastighetsägare i respektive område
- Insamling av kunskapsunderlag
- Studier av trafikparametrar, boendeparametrar och gestaltad livsmiljö
- Analys av kvaliteter och brister

3. Stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösning

- Skissworkshop, ett tiotal arkitekter, stadsplanerare och landskapsarkitekter på Nyréns Arkitektkontor för att få fram en stor bredd av idéer
- Utveckling av förslag till stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar för respektive område (Nyréns och Trivector)
- Workshop och diskussion i projektgrupp, avstämning med berörda fastighetsägare

4. Potential och effekter

- Analys av potential, utmaningar och effekter (Nyréns och Trivector)
- Avstämning i projektgrupp

JÄRFÄLLA

STOCKHOLMS STADSBYGGNADSKARAKTÄRER

Karta ur Stockholms byggnadsordning, Stockholms stad

SUNDBYBERG

GRIMSTA

1950-tal

ABC-stad/tunnelbanestad

Meandrande bebyggelsestruktur

Lamellhus

HÖGDALEN

1950 till 1960-tal

ABC-stad/grannskapsenhet

Punkthus och vinkelställda lamellhus

- Gamla Stan
- Stenstaden
- Äldre förstad
- Villastad
- Trädgårdsstad
- Småstugeområde
- Stenstadens krans
- Smalhusstad
- Grannskapsenhet
- Tunnelbanestad - ABC-stad
- Tunnelbanestad - punkthus
- Storskalig stadsdel - gruppbyggda småhus
- Storskalig stadsdel - lamell- och skivhus
- Tät stadsenklav
- Ny kvarterstad
- Övrigt

TENSTA

1960 till 1970-tal
Storskalig stadsdel
Lamellhus och punkthus,
rationell planstruktur

LARSBERG

1960-tal
Storskalig stadsdel
Hus i park
Punkthus och lamellhus

OMRÅDEN FÖR FALLSTUDIER

2.2 KARTLÄGGNING OCH ANALYS AV FÖRUTSÄTTNINGAR

Platsbesök och litteraturstudier

Planeringsförutsättningarna i varje fallstudieområde har studerats utifrån ett antal parametrar. Analysen bygger på observationer gjorda vid platsbesök samt studier av tidigare utredningar och faktaunderlag. De berörda bostadsbolagen har varit en viktig källa till kunskap om bland annat bostadsbestånd, boende och trygghetsfrågor. Information om de boendes resvanor, behov och önskemål har också fångats upp i boendekäter som gjorts i Grimsta, Högdalen och Larsberg. Kvaliteter och brister har identifierats för respektive område.

Avgränsning

Inom ramen för forskningsstudien har inte funnits utrymme för att göra en mer noggrann analys som involverar de boende eller specialister inom exempelvis ekologi och kulturmiljö. Aktuella utvecklingsplaner för stadsdelarna har inte studerats. Bostadsbeståndets och parkeringsanläggningarnas tekniska status och konstruktion har heller inte analyserats.

Antaganden kring mobilitet och parkering

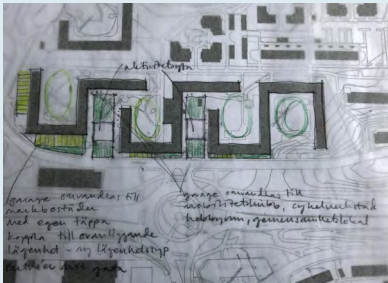
Analysen av respektive område bygger på generella antaganden kring mobilitet och parkering baserade på aktuell forskning och erfarenheter från genomförda projekt i liknande bostadsområden. Parkeringsutbud, parkeringstal och beläggningsgrad har studerats översiktligt, men ingen fördjupad parkeringsutredning har genomförts inom ramen för projektet. En del mer platsspecifik kunskap har dock kunnat inhämtas från de boendekäter kring resvanor som gjorts.

Parametrar som studerats

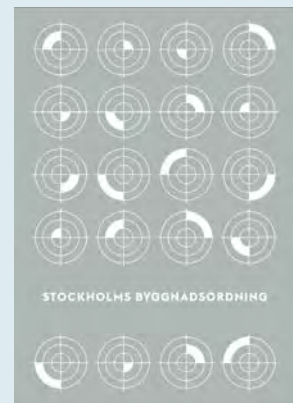
- Trafikparametrar: dagens markanvändning och trafiklösning, parkeringstal, reglering av mark- och gatuparkering, transportmönster, bilinnehav, trafikflöden och läge i staden.
- Boendeparametrar: bostadstyper, upplåtelseformer, socioekonomiska aspekter, mobilitet och trygghet.
- Gestaltad livsmiljö: stadskaraktär, arkitektur, kulturmiljö, stadsliv, offentliga rum och parktillgång.



Analys av planeringsförutsättningar bygger på observationer vid platsbesök samt studier av planer, utredningar och faktaunderlag. Bilder från platsbesök i Högdalen, Larsberg och Tensta november 2021.



Skiss och litteraturstudier



Stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar för respektive område. Skissworkshop på Nyréns Arkitektkontor i november 2021.

Stockholms byggnadsordning, en källa till kunskap om stadslandskap och stadsbyggnadskaraktärer.

Boendeenkät i Grimsta, Högdalen och Larsberg



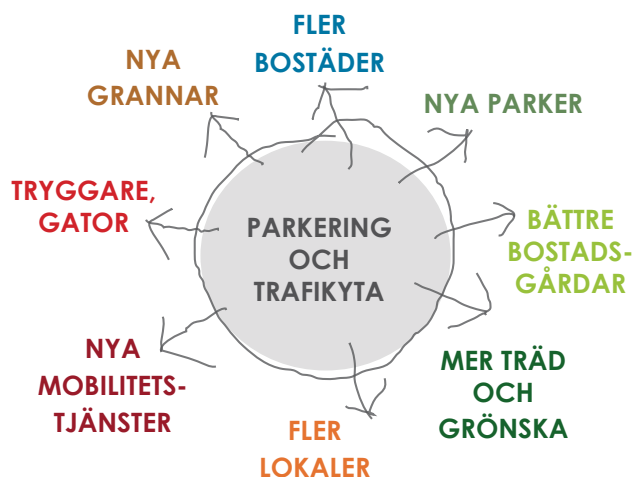
I Grimsta, Högdalen och Larsberg har bostadsbolagen genomfört en enkätundersökning för att få mer kunskap om de boendes resvanor samt deras attityder och potential till förändring för minskat bilresande. Boendeenkäten innefattade även frågor rörande boendemiljön och önskade förbättringar i bostadsområdet. (Bild från Högdalen)

2.3 UTGÅNGSPUNKTER FÖR STADSUTVECKING OCH MOBILITET

Ta tillvara karaktären och berika stadstypen

I en serie skissworkshops har olika stadsbyggnads-koncept och mobilitetslösningar prövats i fallstudierna. Utgångspunkten har varit att hitta lösningar som tar tillvara områdenas kvaliteter och bygger vidare på karaktären. Målet är att komplettera med värden som saknas idag och förbättra strukturen på ett sätt som motverkar dagens brister. Ny bebyggelse läggs till varsamt, med respekt för kvaliteterna i den ursprungliga karaktären och sammanhanget. Skalan på den nya bebyggelsen förhåller sig till omgivande landskap, struktur och typologi.

Tilläggen blir en ny årsring som berikar stadstypen med nya bostäder och bättre boendemiljö på de ytor som frigörs när ytor för biltrafik minskas. Utgångspunkten är att skapa ett rikare grannskap som i högre grad än idag möter såväl de boendes önskemål som samhällets behov av åtgärder för minskat bilresande, bättre klimatanpassning och större social hållbarhet.



Utgångspunkter för stadsutveckling

- Ta tillvara stadstypens kvaliteter och bygg varsamt vidare på områdets karaktär
- Berika stadstypen med värden och funktioner som möter de boendes och samhällets behov
- Fler bostäder som skapar underlag för ett mer levande grannskap och bättre lokal service
- Större variation i bostadstyper och boendeformer som skapar förutsättningar för mer mångfald
- Större lokalt utbud av lokaler och arbetsplatser
- Bättre parktillgång med nya parktyper som tillför fler kvaliteter
- Bättre bostadsgårdar med större och mer skyddade ytor för grönska och gemenskap
- Mer inbjudande offentliga rum och mötesplatser där trafikytors ersätts av vistelseytors
- Mer grönska och träd för klimatanpassning och biologisk mångfald
- Mer barnvänliga och trafiksäkra miljöer med mindre buller och störningar från trafik
- Mer ytor och funktioner för gemenskap och delning, som mobilitetshubbar, grannskapskontor, återbruk och föreningslokaler
- Tryggare och mer inbjudande gator med bostadsentréer, lokaler och vistelseytors, lägre hastigheter och mer plats för gång och cykel

Ett rikare grannskap

- *Minskar behovet av vardagsresor och förbättrar förutsättningar för hållbara transporter*
- *Främjar stadsliv, hälsa, jämlikhet, gemenskap, tillhörighet och trygghet, faktorer som är avgörande för social sammanhållning och stabilitet*
- *Möjliggör insatser för klimatanpassning och biologisk mångfald när trafikytors omvandlas med mer träd och grönytor*

Möjliggör omställning i flera steg

En utgångspunkt för de mobilitetslösningar och stadsbyggnadskoncept som prövas i fallstudierna har varit att omställningen ska kunna genomföras stegvis. Erfarenheter från tidigare utredningar och projekt i liknande bostadsområden har visat att det finns ett antal relativt enkla åtgärder som fastighetsägare utifrån sin rådighet kan genomföra och som snabbt kan bidra till att effektivisera dagens parkering och frigöra ytor för stadsutveckling. Dessa redovisas här som *grundläggande åtgärder*.

Med mer lånhtgående åtgärder kan efterfrågan på parkering minskas ytterligare. Dessa åtgärder redovisas här som *mer genomgripande förändringar*, och kan inbegripa insatser på områdesnivå och förändringar på samhällsnivå.

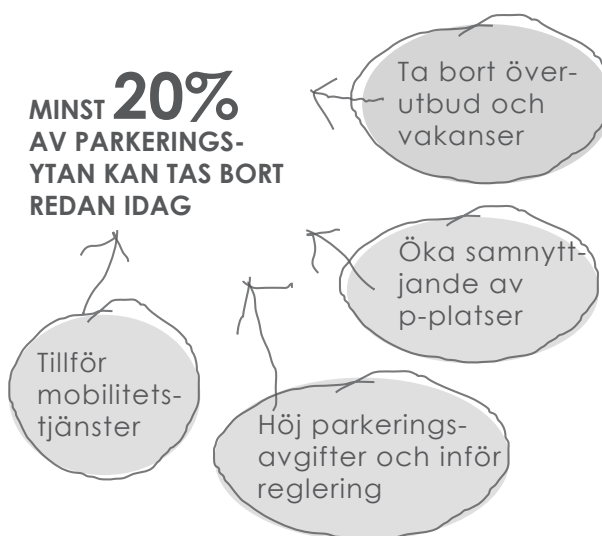
Grundläggande åtgärder och mer genomgripande förändringar kan med fördel genomföras parallellt och successivt och behöver inte ske i den ordning som presenteras här.

1. Grundläggande åtgärder

- Ta bort överkapacitet och vakanser i parkeringsanläggningarna (ofta möjligt att minska parkeringsytan med ca 5 procent)
- Öka samnyttjande av parkering genom att skifta från förhyrd parkeringsplats till tillståndsreglering (ofta möjligt att minska parkeringsytan med 15 procent)
- Inför bärkraftig* prissättning och reglering av bilparkering på kvartersmark och allmän platsmark (ofta möjligt att minska parkeringsytan med minst 5 procent)
- Tillför mobilitetslösningar som t.ex. bra cykelrum, bilpool och cykelpool (ofta möjligt att minska parkeringsytan med 10 procent)

Ovanstående åtgärder möjliggör en reducering av ytan för bilparkering totalt med ca 20-30%.

* så att den som hyr parkeringsplats betalar den verkliga kostnaden för parkering



2. Mer genomgripande förändringar

- Omfördela gatuutrymmet. Omvandla bildominerade vägar till stadsrum som inbjuder till vistelse
- Öka tryggheten i bostadsområdet med fler entréer mot gata och mer ytor för gemenskap och delning
- Sänk hastigheten och höj trafiksäkerheten för att öka barns rörelsefrihet och minska barriäreffekter
- Utveckla kollektivtrafiken som stommen i transportsystemet
- Minska behovet av vardagsresor – skapa rikare grannskap
- Lyft mobilitetsfrågan på områdesnivå. Satsa på samverkan mellan olika fastighetsägare och kommunen
- Ta höjd för förändringar på samhällsnivå. Arbeta proaktivt och planera för en framtid med minskat privat bilägande

Åtgärderna beskrivs närmare på kommande uppslag.

Grundläggande åtgärder

Åtgärder som fastighetsägare utifrån sin råddighet kan genomföra och som snabbt kan bidra till att effektivisera dagens parkering och frigöra ytor för stadsutveckling. Nedanstående åtgärder möjliggör en reducering av ytan för bilparkering med totalt ca 20-30 procent.

Minska parkeringsutbudet – ta bort överkapacitet och vakanser i parkeringsanläggningarna

Vakanser i parkeringsanläggningar innebär att utbudet av bilparkering är större än efterfrågan, särskilt om prissättningen är låg. Vakansgraden varierar kraftigt mellan olika områden. I fallstudierna har allt över 5 procent vakanser betraktats som överkapacitet, mark som redan idag bör kunna användas för andra ändamål.

Öka samnyttjande av parkering – skifta från förhyrd parkeringsplats till tillståndsreglering

Inom befintligt bostadsbestånd är parkeringsytor på kvartersmark ofta reglerade med förhyrd bilparkering. Det innebär att den som hyr en parkeringsplats har en egen fast plats. Ett flertal beläggningsstudier har visat att ytan för en större mängd samlade förhyrda parkeringsplatser för boende sällan nyttjas till mer än 80 procent nattetid. Genom att istället införa tillstånds-parkering kan varje parkeringsplats samnyttjas mellan boende och de som parkerar för andra ändamål, exempelvis service eller idrott. Att möjliggöra samnyttjande och ge boende inom området förtur till att köpa parkeringstillstånd utifrån definierade regler, innebär att parkering kan tillgodoses till lika många bostäder på en mindre yta.

Ofta kan cirka 15 procent av parkeringsplatserna inom befintligt bostadsbestånd reduceras genom införande av tillståndsparkering samt reglering av vem som får hyra parkeringsplats och antal parkeringstillstånd som får hyras per bostad.

Höj parkeringsavgiften på kvartersmark och allmän platsmark – betala vad det kostar

Priset påverkar efterfrågan på parkering. En fördubblad parkeringsavgift bedöms minska efterfrågan på parkering med cirka 5 procent. Inom många bostadsområden är priset för parkering idag mycket lågt. Det motsvarar inte parkeringsplatsens drifts- och investeringskostnader, och än mindre det faktiska markvärdet. Parkeringen är därmed ofta subventionerad idag. De enkätundersökningar som genomförts i Grimsta,

Högdalen och Larsberg pekar på att en höjning av parkeringsavgiften till en bärkraftig* nivå kraftigt skulle minska efterfrågan på att hyra parkeringsplats.

För att prissättningen skall få önskad effekt behöver parkering på allmän platsmark prissättas på motsvarande sätt som på kvartersmark, alternativt regleras så att efterfrågan på parkering inte bara flyttar dit.

Ofta kan 4-5 procent av parkeringsplatserna reduceras inom befintligt bostadsbestånd genom bärkraftig prissättning av bilparkering på kvartersmark och likvärdig reglering av allmän platsmark.

Inför mobilitetstjänster – mer jämlika förutsättningar för mobilitet

I många bostadsområden saknas idag tillgång till olika typer av mobilitetslösningar. Det råder ofta brist på utrymme för cykelparkering och de cykelrum som finns är sällan ändamålsenligt utformade. Få områden har tillgång till bilpool, cykelpool, leveransboxar eller andra typer av mobilitetstjänster som kan underlätta för ett boende utan privatägd bil.

Flera kommuner ger idag reduktion av parkeringstalet vid införande av mobilitetstjänster i samband med nyproduktion. Stockholms stad menar med sina gröna parkeringstal att effekten av ett mobilitetspaket, på grundläggande nivå, är en reduktion på 10 procent av parkeringstalet (bedömd efterfrågan på bilparkering i nyproduktion). Det är troligt att effekter inom befintligt bestånd ligger på samma nivå, eller något lägre förutsatt att tjänsterna håller god kvalitet och att det tillskapas utrymme för ytkrävande mobilitetsåtgärder så som bilpool, cykelpool och mer yta för cykelparkering.

En uppskattning är att cirka 5-10 procent av parkeringsplatserna generellt kan reduceras inom befintligt bostadsbestånd genom införande av mobilitetstjänster på grundläggande nivå. För att realisera detta har antagits att cirka 1,1 kvm per lägenhet behövs tillföras för att skapa yta för de nya mobilitetstjänsterna.

Förbättrat mobilitetsutbud och anpassad prissättning, utöver den grundläggande nivån, kan bidra till att minska behovet av/efterfrågan på parkering ytterligare, vilket gör det möjligt att frigöra mer yta (se nästa uppslag).

* så att den som hyr parkeringsplats betalar den verkliga kostnaden för parkering



Förhyrd parkering i Högdalen har låga avgifter och många parkerar gratis på allmän plats. Ca 30% av dem som parkerar i Högdalen dagtid är bosatta i andra stadsdelar. I området saknas idag mobilitetstjänster som bilpool och cykelpool och det råder brist på säker och väderskyddad cykelparkering.

Mer genomgripande förändringar

Mer långtgående åtgärder som kan inbegripa samordning på områdesnivå och förändringar på samhällsnivå. Genomförs med fördel parallellt med grundläggande åtgärder.

Omfördela gatuutrymmet

– mer plats för gång och cykel

Städer och stadsdelar består till 20-30 procent av gator. Gatornas utformning och hur gatans yta fördelas mellan olika trafikslag påverkar dess stadsmiljökvaliteter och hur gatan främjar olika färdmedel. Studier har visat att gång- och lågfartsgator bidrar till en trevligare och tryggare miljö att vistas i. Mer träd och växtlighet, fler sittplatser, sociala funktioner och cykelparkering ökar trivselen och den upplevda tryggheten. Även känslan av att vara prioriterad framför biltrafiken, att bilen måste anpassa sig efter gående och cyklister, är viktig för tryggheten. Större ytor för gående och vistelse ökar känslan av prioritet framför bil.

Många bostadsområden från 1950-70-tal är planerade med bilen som norm och trafikseparering som princip. Biltrafiken dominerar i stadsrummet med breda körbanor, gatuparkering och smala eller inga trottoarer. Dagens struktur inbjuder till höga hastigheter och skapar otrygga och otrivsamma miljöer för gående och cyklister. Genom att omfördela gatuutrymmet och ge plats för fler funktioner kan gatan omvandlas från transportrum för bilar till ett stadsrum som inbjuder till vistelse och där det blir naturligt att välja att promenera, cykla eller åka kollektivt.

Öka tryggheten i bostadsområdet

– fler ögon på gatan

I många bostadsområden finns idag problem med otrygghet, vilket påverkar rörelsemönster och resvanor, i synnerhet kvälls- och nattetid. Det är vanligt att vissa platser eller stråk undviks när det är mörkt, som gångtunnlar, parker, eller obefolkade gatusträckor utan bebyggelse eller belysning. Istället tar man en omväg eller avstår helt ifrån att gå ut. För vissa kan bilen kännas som ett tryggare alternativ. Otrygghet kan ibland även göra att föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skola, vänner och fritidsaktiviteter, istället för att låta dem gå på egen hand.

Med fler entréer längs gator och fasader, bättre belysning och överblickbarhet främjas gång och cykel. Även åtgärder för ökad gemenskap i området, såsom bra bostadsgårdar och delningstjänster bidrar till trygghet och rörelsefrihet.

I många områden är parkeringsanläggningen en plats som är förenad med otrygghet. För att förbättra tillgången till mobilitetstjänster är det avgörande att tillkommande mobilitetsanläggningar blir trygga, vilket kräver en genomtänkt utformning med mer överblick och ljusinsläpp. Att förlägga gemensamma funktioner som återvinning/återbruk och samlingslokaler tillsammans med mobilitetslösningar verkar också trygghetsfrämjande.

Sänk hastigheten – öka barnens rörelsefrihet

Trafiksäkerhetsutvecklingen har totalt varit positiv under lång tid i Sverige. Det är dock fortfarande farligare att gå och cykla än att åka bil sett till risken att allvarligt skadas eller dödas per färdad kilometer. Två tredjedelar av alla svårt skadade eller omkomna fotgängare har blivit påkörda av personbil. Ofta sker olyckor i tätort i miljöer med hastigheter kring 50 km/h. För att öka säkerheten för gående och cyklister är en sänkning av hastigheten till 30 km/h tillsammans med hastighetssäkrande åtgärder den mest effektiva åtgärden. På lågfartsgator och gångfartsgator är risken att råka ut för en olycka betydligt lägre. En hastighetssänkning bidrar även till att främja gång- och cykelresor och minska gatornas barriäreffekter.

Satsa på konkurrenskraftig kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är stommen i en transportstruktur för hållbart resande. En attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik i anslutning till ett bostadsområde är ofta en förutsättning för ett lågt bilinnehav. För bostadsområden utan koppling till pendeltåg och tunnelbana är framkomlighet för en prioriterad och konkurrenskraftig busstrafik av stor vikt för att kollektivtrafiken ska anses som pålitlig och kunna erbjuda attraktiva restider jämfört med bil. Även utformning, gestaltning och lokalisering av kollektivtrafikens hållplatser och stationer samt hur de ansluter till gång- och cykelnätet påverkar dör-till-dörr restiden. De boendeenkäter som genomförts i Grimsta, Högdalen och Larsberg, pekar på att lägre kostnader för kollektivtrafik är en högt prioriterad fråga för de boende.



I Tensta är otrygghet idag ett problem i många parkeringshus. För att undvika att anläggningar för den delade mobiliteten får samma problem är det viktigt med en genomtänkt lokalisering och utformning, med entréer, fönstersättning och belysning. Det är också positivt att förlägga mobilitetsanläggningen tillsammans med andra gemensamma funktioner som återvinning/återbruk, verkstad och samlingslokaler. Då blir lokalen också en mötesplats för de boende.

Minska behovet av vardagsresor – skapa ett rikare grannskap

Det allra mest transporteffektiva är att minska behovet av att resa. Många bostadsområden är idag ensidigt planerade med litet utbud av arbetsplatser och service och ibland torftiga boendemiljöer. Genom att skapa ett rikare grannskap med större lokalt utbud av arbetsplatser, service, idrott och kultur; bättre parker, lekplatser och bostadsgårdar; bättre boendemiljö med mer intressanta och lockande offentliga rum och mötesplatser; tillgång till leveransboxar och upphämtning av grovsopor/återvinning, kan mycket nås på gångavstånd och behovet av vardagsresor (service, arbete, fritid) minskar.

Ta höjd för förändringar på samhällsnivå – teknik, styrmedel och normer

Utöver lokala åtgärder som beskrivits ovan, har förändringar på samhällsnivå, såsom digitalisering, självkörande bilar, bränslepriser, lagstiftning och andra styrmedel stor påverkan på förutsättningarna för omställning. Inte minst är normer och beteenden styrande för hur människor ställer sig till att ersätta egenägd bil med mer delade tjänster för mobilitet. Lokalt är det viktigt att ta höjd för kommande samhällsförändringar genom att skapa flexibilitet i systemet och undvika lösningar som cementerar dagens förhållanden och försvårar omställning. Detta kan exempelvis vara att bygga fast sig i dyra parkeringsanläggningar och garage som är svåra att omvandla.



Gulldragargatan

Grimstaskogen

Grimstasko

Vällingby centrum

3 FALLSTUDIE GRIMSTA

Grimstagatan, Gulddragargränd

Bergslagsvägen

Grimstagatan

lan



3.1 STADSTYP OCH PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

ABC-stadens utkant

Grimsta i västra Stockholm planerades som en del av mönsterförorten Vällingby under tidigt 1950-tal. Vällingby byggdes som en fristående ABC-stad, med arbete, bostäder och centrum vid tunnelbanan. Grimsta stod klart 1957 med bostadshus, skola och park mellan Grimstaskogens naturområde och västerorts stora trafikled Bergslagsvägen.

Meandrande lamellhus

Bebyggelsen är typisk för tiden och består av 4-vånings vinkelställda lamellhus i meanderform med passager genom husen och mellan gårdarna. Strukturen skapar stora skyddade bostadsgårdar mot ett inre parkstråk och hårdgjorda parkeringsgårdar mot Grimstagatan. Ett höghus i tolv våningar markerar entré till skola och idrottshall.

Arkitektur av hög kvalitet

Husen är uppförda i gult tegel med flacka tegeltak och omsorg om detaljer som balkonger och portiker. Bostadsgårdar och allmänna ytor är välplanerade och välskötta med många funktioner, gedigna material och rika planteringsytor som behållit sin struktur och karaktär genom åren.

Enkelsidig gata, trafikstört läge

Området matas från Grimstagatan, som är lång, rak och till största delen enkelsidigt bebyggd. På den obebbyggda sidan ligger parkering och öppna gräsytor mot Bergslagsvägens storskaliga och bullriga trafiklandskap.

Slutna bottenvåningar med singelgarage

De långa huskropparna mot Grimstagatan är bitvis slutna med rader av singelgarage och stora asfalterade angöringsytor mot gatan. I hörnlägen ligger butikskalkaler, varav flera är outhyrda. Bostadsentréer är vända inåt, mot parkerings- och bostadsgårdar.

God parktillgång, stora bostadsgårdar

Boende i Grimsta har närhet till parker, parkstråk, parklek, idrottsytor och natur. Bostadsgårdarna är rymliga och gröna med en rumslighet, skala och utformning som skapar förutsättningar för tillhörighet och gemenskap. Socioekonomiska parametrar som inkomst, utbildningsnivå, hälsa och sysselsättningsgrad ligger lägre än för Stockholm som helhet. Andelen barn och unga är lägre än stockholmsnittet.

Kollektivtrafiken är det vanligaste färdssättet

Svenska Bostäders fastigheter i Grimsta ligger inom en kilometer från Vällingby centrum med busstation och tunnelbana med hög turtäthet och korta restider till flera bytespunkter. Den boendeenkät som nyligen genomförts visar att kollektivtrafik är det vanligaste färdssättet och bland dem som svarat har ca 70 procent tillgång till kollektivtrafikkort.

Lågt bilinnehav och många vill minska sitt bilresande

Bilinnehavet är relativt lågt. Drygt hälften av de boende som svarat på enkäten har tillgång till bil i hushållet. Bilen används framförallt för matinköp, pendlingsresor till och från arbete/skola och för att handla sällanköpsvaror. Över 70 procent använder i huvudsak andra färdssätt än bil och 85 procent av dem som har tillgång till bil försöker eller vill minska sitt bilresande.

Utrymmeskrävande parkering

I området finns idag cirka 0,47 parkeringsplatser per lägenhet, varav 80 procent ligger på kvartermark. För varje lägenhet finns i genomsnitt cirka 11 kvm parkeringsyta. Det saknas samlade parkeringsanläggningar, såsom parkeringsgarage. Däremot finns ett relativt stort antal singelgarage i bostadshusens bottenvåningar. Detta gör parkeringen utrymmeskrävande, trots det relativt låga parkeringstalet.

Socioekonomin påverkar resvanorna

Områdets socioekonomiska karaktär kan antas påverka resvanorna hos de boende, inte minst körkorts- och bilinnehavet. De boende bedöms även vara priskänsliga och över hälften av de boende anger att kostnaden är bland de viktigaste aspekterna vid val av färdmedel, följt av trygghet och säkerhet.

Billigt att parkera

Kostnaden anges som avgörande vid val av färdmedel. I Grimsta kostar en markparkeringsplats ca 400 kr/månad och en parkeringsplats i singelgarage kostar ca 800 kr/månad, dvs sannolikt under den faktiska kostnaden för parkeringsplatsen. Cirka 60 procent av de boende med bil i hushållet betalar för parkeringen genom förhyrd parkeringsplats med egen eller reserverad plats. Ca 20 procent har idag gratis parkering. Mer än hälften av de svarande skulle inte ha kvar sin parkeringsplats om priset höjdes till 1 200 kr per månad, motsvarande den verkliga kostnaden för parkering.

Öppen struktur med parkerings-
ytor mot Grimstagatan

Skyddade bostadsgårdar
mot parkstråk

Grimstaskolan

Parklek och idrottsplats



Slutna fasader mot
Grimstagatan

Öppna parkeringsgårdar
mot gata

Grimstagatan är lång och rak,
trafikytorna dominerar

Öppna gräsytor mot
Bergslagsvägen

Bristande tillgång till cykel och mobilitetstjänster

Endast drygt hälften av de boende har idag tillgång till cykel och andelen som har cykel som sitt huvudsakliga färdmedel är liten, endast cirka 5 procent. Flera anger faktorer som skulle få dem att cykla mer, såsom tillgång till säkra och väderskyddad cykelparkering, tillgång till cykel, samt tryggare cykelvägar. Idag finns uppskattningsvis 1100 cykelparkeringsplatser i Grimsta, vilket ger knappt en parkeringsplats per lägenhet.

I området finns ej tillgång till bilpool eller cykelpool. Endast 7 procent respektive 2 procent av de boende har någon gång provat delningstjänster i form av bil- eller cykelpool. Däremot har närmare hälften använt leveransboxar (vilket införts på prov av fastighetsägaren). Ca 80 procent har beställt varor på nätet.

Brist på närservice

Grimsta saknar idag ett bredare utbud av lokal service, vilket påverkar resmönster och bilanvändning. Avståndet till Vällingby centrum, med apotek, mataffärer, gym, caféer, restauranger och butiker är mellan 0,5-1 km och kan sannolikt upplevas som längre på grund av Bergslagsvägens barriäreffekt.

Önskar ökad trygghet

Omkring en tredjedel av de boende upplever att biltrafiken påverkar boendemiljön negativt i form av buller eller upplevda olycksrisker, t.ex. kopplat till att bilar kör för fort. Önskade förbättringar i området är enligt bostadsenkäten ökad trygghet och mer service i närområdet.



Bebyggelsen består av 4-vånings vinkelställda lamellhus i meanderform. Strukturen skapar ett system av parkeringsgårdar som vänder mot Grimstagatan och gröna gårdar som öppnar sig mot ett inre parkstråk.



Gulddragargränd är dubbelsidigt bebyggd och kantas av bottenvåningar med singelgarage på båda sidor.



I hörnlägen mot Grimstagatan ligger butikslokaler, varav många är outhyrda.



Gröna bostadsgårdar som öppnar sig mot ett inre blifritt parkstråk med skola och parklek.





Grimstagatan är lång och rak och till största delen enkelsidigt bebyggd med öppna grönytor ut mot Bergslagsvägen. De långa huskropparna är slutna med rader av singelgarage och hårdgjorda angöringsytor.

Kvaliteter

- Den bilfria inre parkstrukturen och närheten till natur, lek, idrott och skola
- Stora skyddade bostadsgårdar mot kvarterens insida, med uppvuxen vegetation och många sociala funktioner
- Välplanerad och välskött utemiljö med hög kvalitet i material och gestaltning
- Behaglig skala och en rumslighet på gårdarna som skapar förutsättningar för tillhörighet och gemenskap
- Kvaliteter i arkitekturen med material och detaljer som skapar variation inom området
- Gångavstånd till tunnelbana, bussar och service vid Vällingby centrum

Brister

- Bebyggelse med ett utsatt läge, buller och störningar mot Bergslagsvägen
- Bergslagsvägen utgör en barriär mellan bostäder och Vällingbys service och kollektivtrafik
- Grimstagatan är lång och monoton med breda körbanor och slutna bottenvågar utan entréer. Inbjuder till höga hastigheter
- Brist på närservice, tomma lokaler mot gatan
- Otryggt att gå och cykla utmed Grimstagatan
- Bristande tillgång till cykel och mobilitetstjänster

Områdesfakta och nyckeltal

Stadstyp

Meandrande bebyggelsestruktur med lamellhus i fyra våningar. Enkelsidig matargata och säckgator för angöring och parkering. Bilfritt inre parkstråk.

Bebyggelsestyp: lamellhus 4 vån

Stadsplan: 1953

Utbyggnadsår: 1957

Läge

Västerort, ca 12 km väster om Stockholms central.

Service och kollektivtrafik: Nära till skola, idrott, park och natur, 0,5-1 km till Vällingby centrum med service, tunnelbana och bussar.

Planstatus

Översiktsplan: område där komplettering kan prövas inom ramen för befintlig markanvändning. Bergslagsvägen pekats ut som urbant stråk/ framtida stadsgata.

Kulturmiljö: Grön klass enligt Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificeringskarta: "Bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt".

Stockholms byggnadsordning: Stadsbyggnadskaraktär tunnelbanestad/ABC-stad.

Bostäder och boende

Lägenheter: ca 1 140 st

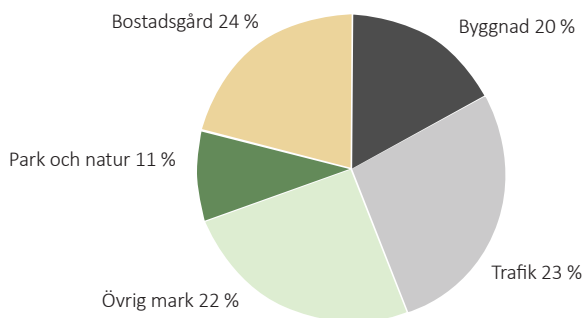
Boende: ca 2 400 st

Upplåtelseform: Hyresrätt

Fastighetsägare: Svenska Bostäder (allmännyttan)

Åldersstruktur: Andelen barn och unga något lägre än Stockholm som helhet.

Socioekonomi: Parametrar som inkomst, utbildningsnivå, hälsa och sysselsättningsgrad ligger något lägre än för Stockholm som helhet.



Markanvändning

Byggnad: 20 %

Trafik (inklusive parkering utomhus): 23 %

Park och natur: 11 %

Bostadsgård: 24 %

Övrig mark (i huvudsak trafikstörd gräsyta): 22 %

Parkering

Markparkering: ca 300 st

Singelgarage: ca 115 st

Kantstensparkering: ca 120 st

Parkeringsplatser totalt: ca 535 st

Parkeringsyta totalt: ca 12 540 kvm

Parkeringsyta per lägenhet: ca 11 kvm

Parkeringsstal: 0,37 på kvartersmark

Parkeringsstal inklusive parkering på allmän plats: 0,47

Avgift markparkering: ca 400 kr/månad (20% har gratis parkering)

Avgift singelgarage: ca 800 kr/månad

Cykelparkering: ca 1 100 st

Bilnehav: ca 55% av de boende har bil i hushållet

** Ytor och parkeringsuppgifter är översiktligt beräknade och uppskattade. Uppgifter om bilnehav är baserade på en boendeenkät genomförd av Svenska Bostäder hösten 2021.*

Utredningsområde Grimsta



3.2 STADSBYGGNADSKONCEPT OCH MOBILITETSLÖSNING

Nedan redovisas förslag till stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar för Grimsta, där stadstypen karaktäriseras av en meandrande bebyggelsestruktur med parkeringstorg som öppnar sig mot en enkelsidig gata. Förslagen möjliggörs av olika långtgående åtgärder för att effektivisera dagens parkering och förbättra områdets förutsättningar för hållbar mobilitet. Koncepten redovisas stegvis på nästa uppslag, men kan också genomföras parallellt eller i en annan ordning.

1. Bygg om singelgarage till lägenheter

Singelgarage med slutna garageportar utmed Gulddragargränd och längs södra Grimstagatan, byggs om till lägenheter med uppglasade fasader, bostadsentréer och små privata trädgårdar på dagens asfalterade angöringsytor. Med marklägenheter får området en ny boendeform för större mångfald. Gaturummet blir tryggare, grönnare, mer livfullt och personligt genom närvaron av de boende.

2. Omvandla singelgarage till mobilitetshubbar samt gemensamhetslokaler och vistelseyta

Singelgarage utmed Grimstagatan och mot dagens parkeringsgårdar omvandlas till uppglasade kvartershubbar för mobilitet och gemenskap. Rymliga cykelrum med plats för tvätt, däckbyte, laddning, låncykel (lastcykel, elcykel) och ev bilpool. Lokalerna kan kombineras med delade utrymmen för återbruk, verkstad, fest, storkök, studierum, bastu eller grannskapskontor för coworking. Dagens biluppställning/angöringsyta framför lokalerna omvandlas till vistelseytor med träd och planteringar. De små platserna bidrar till att transformera gatan till grannskapets vardagsrum med plats för aktiviteter och möten.

3. Komplettera strukturen med lamellhus på parkeringsytorna mot Grimstagatan

I de lägen det finns markparkering utmed Grimstagatan kompletteras strukturen med nya bostadshus som möter gatan och skapar skyddad sida mot kvarterets inre.

4. Bygg nya stadskvarter mot Bergslagsvägen

Kommunen planerar att på sikt omvandla Bergslagsvägen till ett urbant stråk med ny stadsbebyggelse. Med Bergslagsvägen som stadsgata minskar barriäreffekter och buller och Grimsta blir en mer naturlig del av Vällingby. Grimstagatan får bebyggelse på båda sidor och kan utvecklas till ett intressantare och tryggare stadsrum i området.

5. Anlägg ett mobilitetshus som försörjer området

När många nya bostäder tillförs blir det möjligt att lösa mobiliteten samlad med gemensamma mobilitetsanläggningar utmed Grimstagatan. I ett mobilitetshus kan rymmas bilpool och cykelpool och parkeringsplatser med laddstolpar. Mobilitetshuset kan gärna kombineras med gemensamma funktioner och med butikslokaler och bostäder. Med en samlad lösning för mobiliteten kan större ytor frigöras i bostadsmiljöerna.

6. Omvandla Grimstagatan till en grön lågfartsgata

Dagens matargata omvandlas till lågfartsgata som inbjuder till att gå, cykla och vistas. Lågfartsgatan har generösa gång- och cykelbanor och ytor för plantering, träd och möblering. Med dubbelsidig bebyggelse och ny utformning blir Grimstagatan ett stadsrum med urbana kvaliteter som saknas idag.

7. Förvandla parkeringsgårdar till grannskapsparker

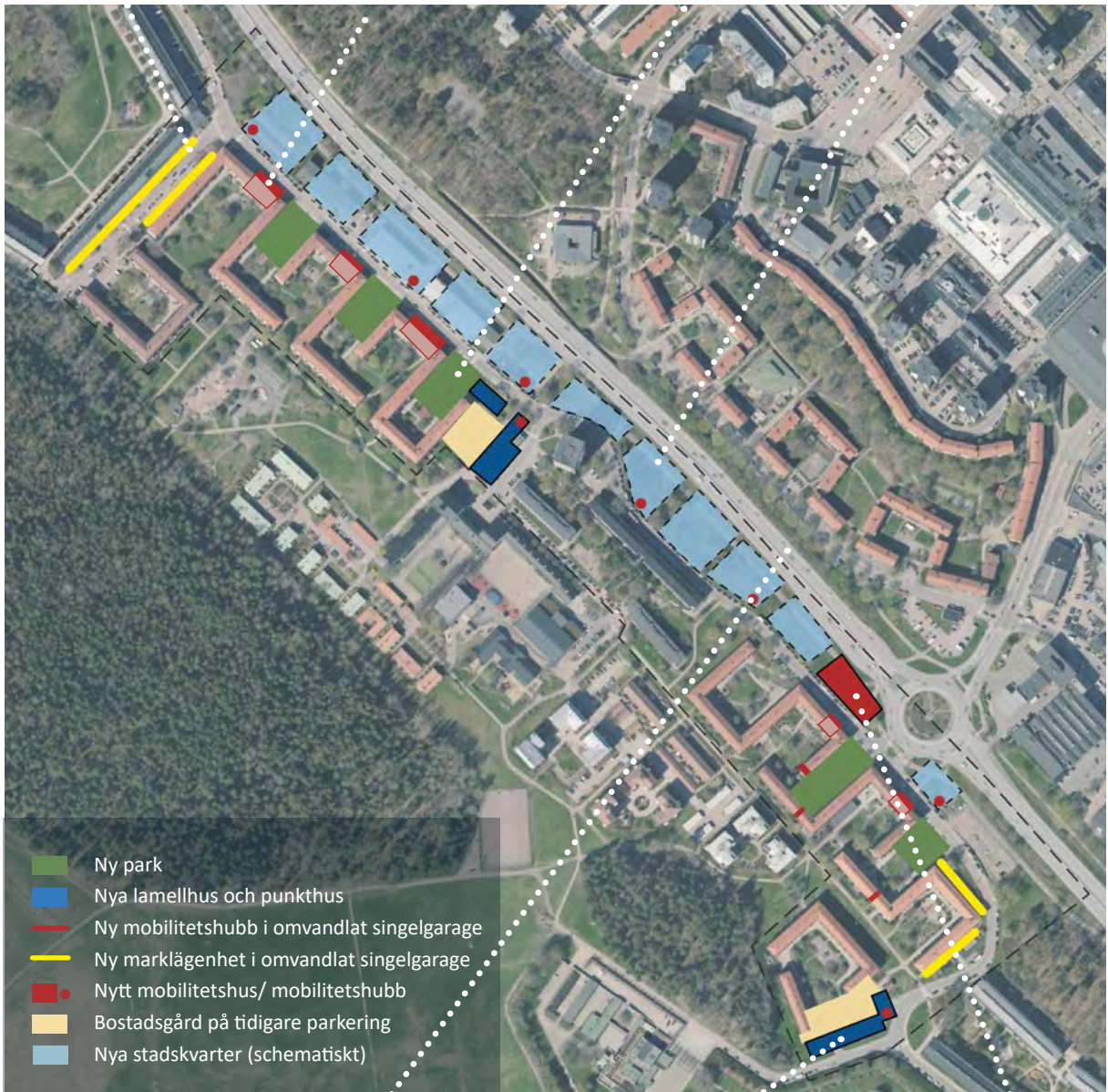
På de asfalterade parkeringstorg som ligger inordnade i meanderstrukturen anläggs nya kvartersparker som kan försörja både befintlig och ny bebyggelse och bli viktiga mötesplatser i grannskapet. De nya parkerna utformas med olika innehåll och karaktär för att möta skiftande behov – arkivytor för lek, idrott och loppis och rofyllda platser för vistelse och odling. Mer grönska ökar vistelsevärdet och rustar området för klimatförändringar, med genomsläppliga ytor som kan ta hand om dagvatten och skyfall, träd som skuggar och svalkar och planteringar för biologisk mångfald. Angöring i gångfart fortsatt möjlig där det behövs.

1. Bygg om singelgarage till lägenheter med egen trädgård

2. Omvandla singelgarage till mobilitetshubbar + gemensamhetslokaler och vistelseyta

7. Förvandla parkeringsgårdar till grannskapsparker

4. Bygg nya stadskvarter mot Bergslagsvägen

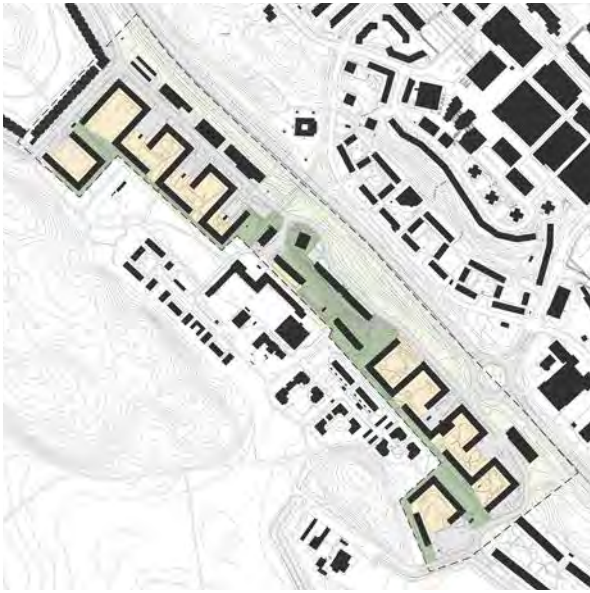


6. Omvandla Grimstagatan till en grön lågfartsgata

3. Komplettera med lamellhus och bostadsgård på parkeringsytor mot Grimstagatan

5. Anlägg ett mobilitetshus som försörjer området

Stegvis omställning



Nuläge



Med grundläggande åtgärder

Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och tillföra mobilitetstjänster frigörs yta för att:

1. Bygga om ca 70 singelgarage till lägenheter och mobilitetshubbar
2. Omvandla ca 30 singelgarage till lägenheter och mobilitetshubbar

Bostäder: ca 1 140 st
Boende: ca 2 400 personer
Parkeringsplatser: ca 540 st
Parkeringsyta (inklusive garage): ca 12 540 kvm
Trafikyta (inklusive parkering utomhus): 38 200 kvm
Byggnadsyta: 32 180 kvm
Park och natur: 17 980 kvm
Bostadsgårdsyta: 39 200 kvm
Övrig mark (trafikstörd gräsyta): 35 280 kvm
Parkeringsstal: 0,47

Tillkommande bostäder: 35 lgh
Tillkommande boende: ca 75 personer
Minskat antal p-platser: ca 100
Minskad parkeringsyta: ca 2 620 kvm (19%)
Tillkommande mobilitetsyta: ca 1 300 kvm
Tillkommande byggnadsyta: –
Tillkommande trädgårdsyta: ca 2 745 kvm
Tillkommande vistelseyta på gatumark: ca 1095 kvm
Tillkommande parkyta: –
Minskad yta övrig mark: –
Nytt parkeringsstal: 0,38



- Befintlig byggnad
- Ny park
- Nya lamellhus
- Ny mobilitetshubb i omvandlat singelgarage
- Ny marklägenhet i omvandlat singelgarage
- Nytt mobilitetshus/ mobilitetshubb
- Bostadsgård på tidigare parkering
- Nya stadskvarter (schematiskt)

Med mer genomgripande förändringar

Med mer långtgående åtgärder för att minska efterfrågan på parkering frigörs yta för att:

1. Bygga om 90 singelgarage till lägenheter med trädgård (ca 45 lgh)
2. Omvandla 25 singelgarage till mobilitetshubbar samt gemensamhetslokaler och vistelseyta
3. Komplettera med lamellhus på parkeringsytor mot Grimstagatan (ca 70 lgh)
4. Uppföra nya stadskvarter mot Bergslagsvägen (ca 500 lgh)
5. Anlägga ett mobilitetshus som försörjer området
6. Omvandla Grimstagatan till en grön lågfartsgata
7. Förvandla parkeringsgårdar till grannskapsparker

Tillkommande bostäder: ca 615 lgh

Tillkommande boende: ca 1 350 personer

Minskat antal p-platser: ca 320 st

Minskad parkeringsyta: ca 7 970 kvm (64%)

Tillkommande mobilitetsyta: ca 3 690 kvm

Tillkommande byggnadsyta (inklusive nytt mobilitetshus): ca 19 120 kvm

Tillkommande trädgårdsyta/bostadsgård: ca 6 130 kvm

Tillkommande vistelseyta på gatumark: ca 1 095 kvm

Tillkommande parkyta: ca 7 480 kvm

Minskad yta övrig mark: ca 24 740 kvm

Nytt parkeringstal: 0,1 *

** Föreslagen lösning baseras på ett p-tal för nyproduktion på 0,1 p-platser/lgh samt att efterfrågan på befintlig parkering minskar med 60 % till följd av bla pris och mobilitetsåtgärder. Ytan för delad mobilitet uppgår i förslaget till 2,2 m2/befintlig och ny lgh.*

FÖRE

Från singelgarage och biluppställning



EFTER

...till mobilitetshubb och lägenheter med egen trädgård



3.3 POTENTIAL OCH UTMANINGAR

Potential

Med *grundläggande åtgärder* för att effektivisera dagens parkering och förbättra mobiliteten kan grannskapet utvecklas med marklägenheter och mobilitetshubbar i frigjorda singelgarage.

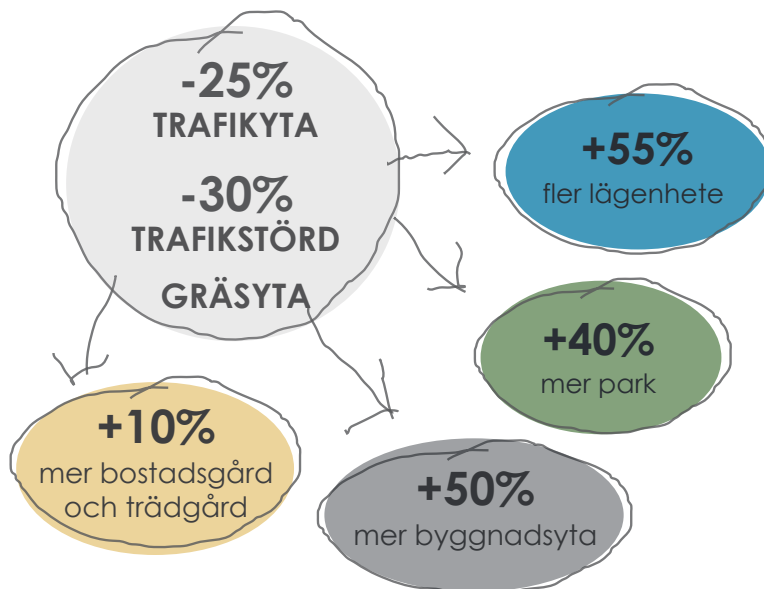
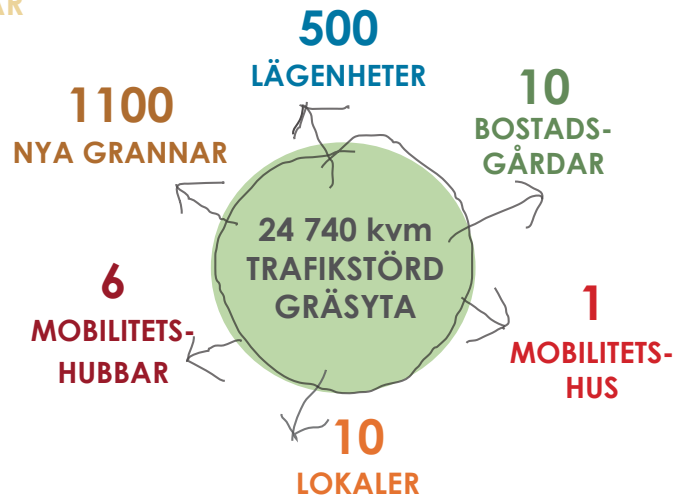
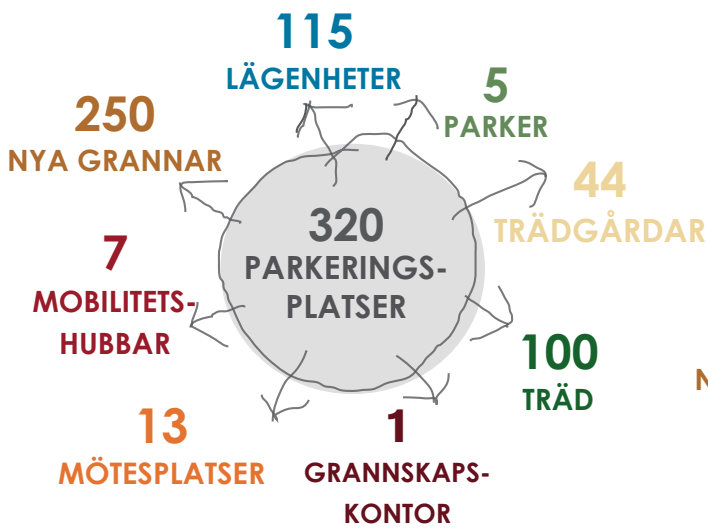
Med *mer genomgripande förändringar* möjliggörs ett helhetsgrepp där mobilitetslösningarna samordnas i området och det blir möjligt att frigöra större ytor för nya bostäder och parkutveckling.

Med föreslagna stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar finns potential för:

- *Fler bostäder och nya bostadstyper* (lägenheter med trädgård samt nya stadskvarter) som kompletterar dagens bestånd för större mångfald.
- *Grönare grannskap*. Bättre parktillgång och fler parktyper som utvecklar grönstrukturen och tillför nya kvaliteter. Mer grönyta och fler träd för klimat-anpassning och biologisk mångfald.
- *Tryggare och mer inbjudande gata* med lägre hastigheter, aktiva bottenvåningar, bostadsentréer, lokaler och vistelseytor, mer grönska och mer ytor för gång och cykel.
- *Ökad trafiksäkerhet, mindre buller och störningar* från trafik, mindre barriäreffekter och bättre koppling till Vällingby centrum.
- *Mer barnvänligt grannskap*, större rörelsefrihet för barn. Mer yta för lek och säkrare att cykla.
- *Fler lokaler, ytor och funktioner för gemenskap och delning*.
- *Större underlag för service i grannskapet* med fler bostäder och mindre bilanvändning

Utmaningar

- Dagens parkering är ytkrävande och ineffektiv, men det är svårt att hitta goda lägen för mer omfattande bostadskomplettering inom stadstypen utan att ta ett helhetsgrepp om ett större område
- Svårt att få tillräcklig bygggrätt för projektekonomi för enskilda aktörer.
- Gratis parkering på allmän plats och låg parkeringsavgift på kvartersmark. En sänkning av områdets höga parkeringstal förutsätter att dagens låga parkeringsavgifter regleras, såväl på privat mark som på gatumark.
- Minskad tillgång till parkeringsplatser (mindre antal, längre avstånd) till förmån för nya mobilitetstjänster förutsätter ett grundligt förankringsarbete hos de boende, där olika insatser för att uppmuntra beteendeförändring blir viktiga.



Fallstudie GRIMSTA



km

An aerial photograph of an industrial or commercial district. The image shows various buildings, parking lots filled with cars and trucks, and roads. A white dashed line is drawn over the image, outlining a specific area that includes a large parking lot and several buildings. The text '4 FALLSTUDIE HÖGDALEN Skebokvarnsvägen' is overlaid on the upper part of the image.

4 FALLSTUDIE HÖGDALEN

Skebokvarnsvägen

4.1 STADSTYP OCH PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

ABC-stad i liten skala

Högdalen i södra Stockholm är planerad som en oberoende förort, en ABC-stad, med arbete, bostäder och centrum vid tunnelbanan. Stadsplanen är från 1953 och området stod klart som en mindre pendang till Vällingby och Farsta år 1960.

Komposition av punkthus och lamellhus

Högdalen har en typisk struktur från senare delen av 1950-talet, då exploateringen blivit högre och bilen fått en mer framträdande roll än i tidigare planerade grannskap. Bebyggelsen utmed Skebokvarnsvägen består av vinkelställda lamellhus i 3-4 våningar och punkthus i 11 våningar, strikt rätvinkligt placerade och grupperade kring bostadsgårdar som helt eller delvis öppnar sig mot gatan.

Baksida mot gatan

Husen ligger långt indragna från Skebokvarnsvägen med entréer vända mot gårdssidan. Bostäder dominerar, lokaler för service och verksamheter saknas. Arkitekturen är enkel med gedigna material och fina detaljer. Lamellhusen är uppförda i tegel eller puts i varma kulörer och med flacka sadeltak. Punkthusen är ljusa med platta tak och bildar en karaktäristisk silhuett i stadslandskapet. På senare år har stadsdelen kompletterats med flera nya punkthus i samma skala.

Bilfritt inre parkstråk

Högdalen har planerats enligt tidens idéer om trafikseparering, med ett bilfritt inre nät av parker och promenadstråk som skyddat förbinder de öppna bostadsgårdarna med skola, idrottsplats och centrum. Skebokvarnsvägen följer terrängen genom området och fungerar som matargata med breda körbanor, smala trottoarer och kantstensparkering. Från gatan sträcker sig säckgator med parkeringstorg in mellan husgrupperna.

Trafikytor dominerar i stadsbilden

Kantstensparkering och separat anlagd markparkering utmed Skebokvarnsvägen ger stora trafik- och parkeringsytor som sätter prägel på stadsdelen. Även bostadsgårdarna upptas till stora delar av hårdgjorda ytor för biluppställning och angöring till entréer och singelgarage.

Hög täthet, begränsad parktillgång

Befolkningstätheten i Högdalen är hög och parktillgången relativt låg, både mätt i andelen park, mängden grönyta per invånare och antalet parkkvaliteter som kan nås inom gångavstånd. Framförallt råder brist på rofyllda områden för odling, blomprakt, picknick, promenader och samvaro. Socioekonomiska parametrar som inkomst, utbildningsnivå, hälsa och sysselsättningsgrad ligger lägre än i Stockholm som helhet.

Många reser hållbart

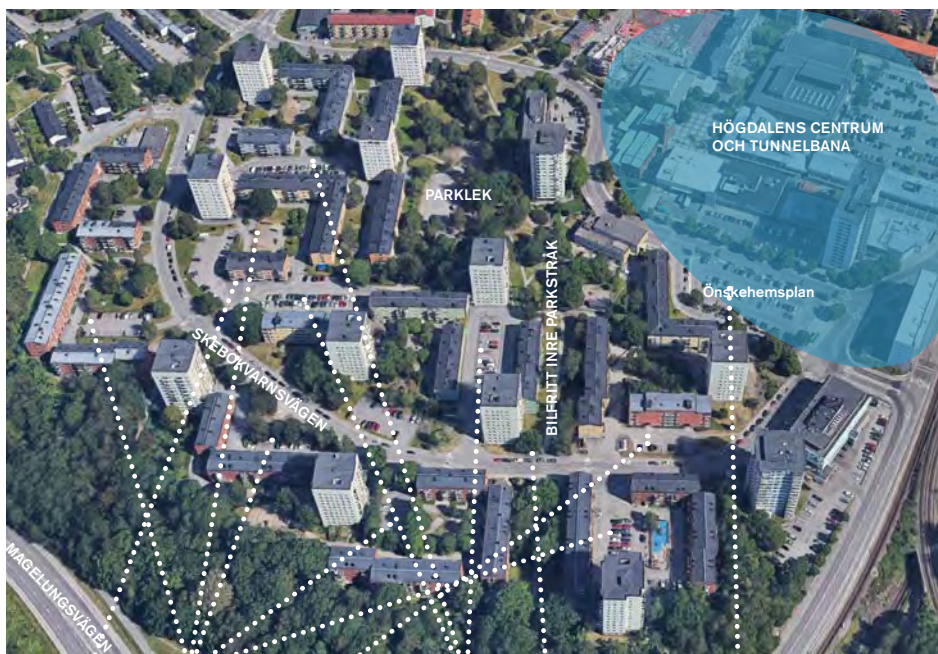
Familjebostäders fastigheter i Högdalen ligger inom en kilometer till tunnelbanestation som har en hög turtäthet och erbjuder korta restider till flera bytespunkter och målpunkter så som Gullmarsplan, Stockholm Södra och Stockholm central. Cirka tre fjärdedelar av de boende har tillgång till kollektivtrafikkort och att resa med kollektivtrafiken är det vanligaste färd sättet för befolkningen. Boende har gångavstånd till många funktioner. Idag används bilen framförallt för fritidsaktiviteter, för att handla sällanköpsvaror och för pendlingsresor till och från arbete och skola.

Lågt bilinnehav

Den boendeenkät som nyligen genomförts i Familjebostäders bostadsbestånd i Högdalen visar att bland de som svarat är bilinnehavet relativt lågt. Knappt hälften, ca 44 procent, har tillgång till bil i hushållet. Något större andel, 57 procent, har körkort. Hela 81 procent använder i huvudsak andra färd sätt än bil idag. Kostnaden är avgörande vid val av färdmedel och 65 procent av dem som har tillgång till bil försöker eller vill minska sitt bilresande.

Utrymmeskrävande parkering

I området finns det idag cirka 0,4 parkeringsplatser per lägenhet, och relativt stor del av parkeringsplatserna ligger inom allmän platsmark. För varje lägenhet finns det i genomsnitt ca 5 kvm parkeringsyta. Till detta kommer den stora parkeringen vid Önskehemsplan, som ligger utanför det studerade området, men där många boende parkerar nattetid. Det saknas samlade parkeringsgarage, vilket gör parkeringen utrymmeskrävande, trots det relativt låga parkeringstalet.



Exempel på singelgarage Parkering på bostadsgård Parkering mot gata Säckgator med parkeringstorg Kantstensparkering Parkering på Önskehemsplan (ej medräknad i studien)

Socioekonomin påverkar resvanorna

Områdets socioekonomiska karaktär kan antas påverka resvanorna hos de boende, inte minst körkort- och bilinnehavet. De boende bedöms även vara priskänsliga. Över hälften av de boende anger att kostnaden är bland de viktigaste aspekterna vid val av färdmedel, följt av trygghet, säkerhet och tidsåtgång. Tillgången till körkort och kostnaden för bil är de två största skälen till varför man inte har bil i hushållet.

Var fjärde bilägare har gratis parkering

Nästan 60 procent av de boende med bil i hushållet betalar för parkeringen genom förhyrd parkeringsplats med egen eller reserverad plats. Av de svarande har 24 procent idag gratis parkering. Mer än hälften av de svarande skulle inte ha kvar sin parkeringsplats om priset höjdes till 1 200 kr per månad, motsvarande den verkliga kostnaden för parkeringsplatsen. Tidigare genomförda parkeringsutredningar tyder på att en stor del (cirka 30 procent) av dem som parkerar i området under dagtid är bosatta i andra stadsdelar och använder Högdalen som pendlarparkering, sannolikt en effekt av de låga avgifterna.

Bristande tillgång till cykel och mobilitetstjänster

Knappt hälften av de boende har tillgång till cykel och andelen som har cykel som sitt huvudsakliga färdmedel är liten, endast cirka 4 procent. Nästan 30 procent av de boende anger att de skulle cykla mer om de hade tillgång till cykel och 20 procent skulle cykla mer om de hade tillgång till säker och väderskyddad cykelparkering. I området finns ej tillgång till bilpool eller cykelpool. Endast 3 procent av de boende har någon gång testat delningstjänster i form av bil- eller cykelpool. Samtidigt har drygt 40 procent testat leveransboxar och över 80 procent har beställt varor på nätet.

Önskar bättre bostadsgård, ökad trygghet

I Högdalen finns Högdalens centrum med bland annat apotek, mataffär, gym, caféer, restauranger och butiker. Centrum nås genom trafikseparerade gång- och cykelvägar som går genom ett parkstråk. En knapp tredjedel av de boende upplever att biltrafiken påverkar boendemiljön i form av buller eller upplevda olycksrisker, t.ex. kopplat till att bilarna kör för fort. Önskade förbättringar i området är enligt bostadsenkäten trevligare bostadsgårdar och ökad trygghet.



Skebokvarnsvägen följer terrängen genom området och fungerar som matargata med breda körbanor, smala trottoarer och kantstensparkering. Husen ligger långt indragna med baksidor mot gatan och entréer vända mot gården.



Ytor för markparkering utmed Skebokvarnsvägen samt på och mellan bostadsgårdar dominerar i stadsbilden.



Säckgator med parkeringstorg mellan husgrupperna.



Öppna storgårdskvarter och vardagsarkitektur med stora kvaliteter. Bostadsentréer och singelgarage mot gårdarna, som delvis upptas av hårdgjorda ytor för parkering och angöring.



Ett bilfritt inre nät av parker och parkstråk knyter samman de öppna bostadsgårdarna med centrum och skola. Befolkningstätheten är hög och parktillgången relativt låg.



Bebyggelsen utmed Skebokvarnsvägen består av vinkelställda lamellhus i 3-4 våningar och punkthus i 11 våningar, rätvinkligt placerade och grupperade kring bostadsgårdar som öppnar sig mot gatan.

Kvaliteter

- Karaktärsfull silhuett samt komposition av höga punkthus och låga lamellhus.
- Kvaliteter i den enkla bostadsarkitekturen med gedigna material och fina detaljer.
- Den bilfria inre parkstrukturen som knyter samman park, lek- och idrottsmiljöer med bostadsgårdar och centrum.
- Uppvuxna träd som bitvis skapar ett grönt gaturum.
- Rymliga bostadsgårdar.
- Närhet till Högdalens centrum med kollektivtrafik, service, idrott, kultur och urbana kvaliteter.

Brister

- Biltrafiken dominerar i stadsbilden, stor andel hårdgjorda ytor och markparkering.
- Bebyggelsen ligger långt indragen och vänder baksidan mot gatan med slutna bottenvåningar utan entréer.
- Skebokvarnsvägen inbjuder till höga hastigheter. Otryggt att gå och cykla.
- Brist på närservice och lokaler för föreningsverksamhet och gemenskap.
- Brist på attraktiva offentliga rum och mötesplatser som inbjuder till vistelse.
- Begränsad parktillgång mätt i andelen park, grönyta per invånare och parkkvaliteter. Högt slitage i det inre parkrummet.
- Brist på rofyllda parkmiljöer för odling, blomprakt, picknick, promenader och samvaro.
- Delvis torftiga och bristfälligt skötta bostadsgårdar med stora hårdgjorda ytor och markparkering.
- Otydlig rumslighet och tillhörighet på bostadsgårdar som är öppna mot gatan. Saknas skyddad utemiljö för vistelse.

Områdesfakta och nyckeltal

Stadstyp

Öppen bebyggelsestruktur med punkthus och lamellhus i vinkel. Trafikseparering med matargata och säckgator för angöring. Bilfritt inre parkstråk.

Bebyggelsestyp: Punkthus 11 vån, lamellhus 4 vån

Stadsplan: 1953

Utbyggnadsår: klart 1960

Läge

Söderort, ca 10 km söder om Stockholms central.

Service och kollektivtrafik: Nära till skola och idrott samt till Högdalens centrum med service, tunnelbana och bussar.

Planstatus

Översiktsplan: Område där omfattande komplettering föreslås. Magelungsvägen pekas ut som urbant stråk/framtida stadsgata.

Kulturmiljö: Gul klass enligt Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificeringskarta: Bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt intresse.

Stockholms byggnadsordning: Stadsbyggnadskaraktär ABC-stad /grannskapsenhet.

Bostäder och boende

Bostäder: ca 1 380 st

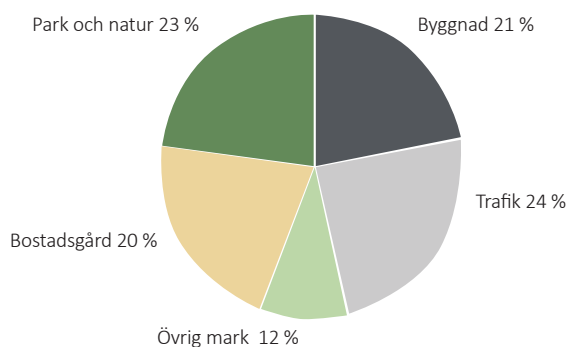
Boende: ca 2 480 st

Upplåtelseform: Hyresrätt, bostadsrätt.

Fastighetsägare: Familjebostäder (allmännyttan), HSB samt flera andra privata fastighetsägare.

Åldersstruktur: Andelen vuxna mellan 30 och 40 år högre än i Stockholm som helhet.

Socioekonomi: Något under Stockholmssnittet i parametrar som sysselsättningsgrad, utbildningsnivå, medelinkomst och medellivslängd. Andelen vuxna mellan 30 och 40 år är högre än stockholmssnittet.



Markanvändning

Byggnad: 21 %

Trafik (inklusive parkering): 24 %

Park och natur: 23 %

Bostadsgård (i huvudsak grön): 20 %

Övrig mark (i huvudsak trafikstörd gräsyta): 12 %

Parkering

Markparkering: ca 400 st (parkering på Önskehemsplan ej inräknad)

Singelgarage: ca 67 st

Kantstensparkering: ca 57 st

Parkeringsplatser totalt: ca 520 st

Parkeringsyta totalt: ca 14 560 kvm

Parkeringsyta per lägenhet: ca 10 kvm

Parkeringstal inklusive parkering på allmän plats: 0,38

Avgift markparkering: ca 400 kr/månad (20 % har gratis parkering)

Avgift singelgarage: ca 800 kr/månad

Cykelparkering: ca 1 100 st

Bilnehav: ca 45 % av de boende har bil i hushållet

** Ytor och parkeringsuppgifter är översiktligt beräknade och uppskattade. Uppgifter om bilnehav är baserade på en boendekät genomförd av Familjebostäder hösten 2021.*

Utredningsområde Högdalen



4.2 STADSBYGGNADSKONCEPT OCH MOBILITETSLÖSNING

Nedan redovisas förslag till stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar för Högdalen, där stadstypen karaktäriseras av en öppen bebyggelsestruktur med lamellhus och punkthus i vinkel mot gata.

Förslagen möjliggörs av olika långtgående åtgärder för att effektivisera dagens parkering och förbättra områdets förutsättningar för hållbar mobilitet. Koncepten redovisas stegvis på nästa uppslag, men kan också genomföras parallellt eller i en annan ordning.

1A. Omvandla parkeringsgårdar till gemensamma grannskapsparker

På de asfalterade parkeringstorg som ligger insprängda mellan bostadskvarteren anläggs nya parker som kan bli viktiga mötesplatser i grannskapet. Grannskapsparkerna bygger vidare på Högdalens sammanhängande grönstruktur och kompletterar parkutbudet med nya kvaliteter. Parkerna utformas med olika innehåll och karaktär för att möta skiftande behov – rofyllda platser för vistelse och odling och aktiva ytor för lek och spontanidrott. Angöring i gångfart fortsatt möjlig där det behövs.

1B. Tillför lamellhus och punkthus som möter gatan och kompletterar dagens storgårdskvarter

På dagens markparkering utmed Skebokvarnsvägen placeras bostadshus som bildar en ny inramning till dagens öppna bostadsgårdar. Bebyggelsens typologi och utformning förhåller sig till den rätvinkliga strukturen och kompositionen av punkthus och lamellhus, samtidigt som bostadsutbudet berikas med nya boendeformer och lägenhetstyper. De nya storgårdskvarteren blir skyddade från trafik och buller och får en rumslighet som stödjer tillhörighet och gemenskap. Skebokvarnsvägen får entréer och lokaler som aktiverar gatan och skapar ett tryggare stadsrum.

2. Omvandla singelgarage till kvartershubbar för mobilitet och gemenskap samt till lägenheter med trädgård

Områdets singelgarage med slutna garageportar omvandlas till uppglasade kvartershubbar för mobilitet och gemenskap med vistelseytor utomhus. Rymliga cykelrum med plats för tvätt, däckbyte, laddning, låncykel (lastcykel, elcykel) kan kombineras med delade utrymmen för återbruk, verkstad, fest, stor-kök, studierum, bastu eller grannskapskontor för co-

working. I lämpliga lägen kan singelgaragen omvandlas till marklägenheter med små uteplatser eller till lokaler för närservice.

3. Ersätt bostadsgårdarnas parkering med grönska och vistelseytor

Bostadsgårdarnas parkeringsytor får ny funktion med planteringar, träd och platser för vistelse och gemenskap. De stora gårdarna rymmer rum för olika användning – odling, lek, grill och sittplatser. Mer grönska ökar vistelsevärdet och rustar området för klimatförändringar, med genomsläppliga ytor som kan ta hand om dagvatten och skyfall, träd som skuggar och svalkar och planteringar för biologisk mångfald. Angöring i gångfart fortsatt möjlig där det behövs.

4. Anlägg ett mobilitetshus som försörjer grannskapet

Önskehemsplan, vid Högdalens centrum, är ett intressant läge för en samlad mobilitetsanläggning som kan försörja ett större område. I mobilitetshuset ryms bilpool och cykelpool och parkeringsplatser med laddstolpar. Med en samlad lösning för mobiliteten kan större ytor frigöras i bostadsmiljöerna. Mobilitetshuset kan gärna kombineras med gemensamma funktioner och med butikslokaler och bostäder som levandegör närområdet och skapar trygghet på platsen.

5. Omvandla Skebokvarnsvägen från matargata till lågfartsgata

Dagens matargata omvandlas till lågfartsgata som inbjuder till att gå, cykla och vistas. Lågfartsgatan har generösa gång- och cykelbanor och ytor för plantering, träd och möblering. Skebokvarnsvägen blir ett nytt stadsrum med urbana kvaliteter som saknas idag.

6. Bygg nya stadskvarter mot Magelungsvägen och lös mobiliteten på områdesnivå

Kommunen har planer på att omvandla Magelungsvägen till ett urbant stråk med ny stadsbebyggelse. Med Magelungsvägen som stadsgata hamnar Högdalen och Skebokvarnsvägen i ett nytt, intressantare läge, där många nya bostäder tillförs området och det blir möjligt att lösa mobiliteten samlat med flera nya mobilitetsanläggningar utmed den nya gatan. (Bebyggelse mot Magelungsvägen redovisas schematiskt och har inte utretts).

1B. Tillför lamellhus och punkthus som möter gatan och kompletterar dagens storgårdskvarter

2. Omvandla singelgarage till mobilitets-
hubbar och gemensamhetslokaler

1A. Omvandla parkeringsgårdar till gemensamma grannskapsparker



6. Bygg nya stadskvarter mot Magelungsvägen

5. Omvandla Skebokvarnsvägen till lågfartsgata

3. Ersätt bostadsgårdarnas parkering med grönska och vistelsezoner

4. Anlägg ett mobilitetshus som försörjer grannskapet

- Ny park
- Nya lamellhus och punkthus
- Ny mobilitetshubb i omvandlat singelgarage
- Ny marklägenhet i omvandlat singelgarage
- Nytt mobilitetshus
- Grön bostadsgård på tidigare parkering
- Nya stadskvarter (schematiskt)

Stegvis omställning











Nuläge



Med grundläggande åtgärder (alternativ A)

Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och tillföra mobilitetstjänster frigörs yta för att:

1. Omvandla hälften av dagens parkeringstorg till grannskapsparker
2. Omvandla 45 singelgarage till mobilitetshubbar och gemensamhetslokaler

	Befintlig byggnad
	Ny park
	Nya lamellhus
	Ny mobilitetshubb i omvandlat singelgarage
	Ny marklägenhet i omvandlat singelgarage
	Nytt mobilitetshus/ mobilitetshubb
	Bostadsgård på tidigare parkering
	Nya stadskvarter (schematiskt)

Bostäder: ca 1 380 st
Boende: ca 2 480 personer
Parkeringsplatser: ca 520 st (exklusive Önskehemsplan)
Parkeringsyta (inklusive garage): ca 14 560 kvm
Trafikyta (inkl parkering utomhus): 23 420 kvm
Byggnadsyta: 19 790 kvm
Park och natur: 21 595 kvm
Bostadsgård/trädgård: 19 445 kvm
Övrig mark (trafikstörd gräsyta): 11 410 kvm
Parkeringstal/lgh totalt: 0,38

Tillkommande bostäder: 0
Tillkommande boende: 0
Minskat antal p-platser: ca 120 st
Minskad parkeringsyta: ca 4 050 kvm (28%)
Tillkommande mobilitetsyta: ca 1 520 kvm
Tillkommande byggnadsyta: –
Tillkommande trädgårdsyta: ca 316 kvm
Tillkommande parkyta: 3 035 kvm
Minskad yta övrig mark: –
Nytt parkeringstal/: 0,26



Med grundläggande åtgärder (alternativ B)

Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och tillföra mobilitetstjänster frigörs yta för att:

1. Tillföra lamellhus på parkeringsytor mot Skebokvarnsvägen, ca 70 lägenheter
2. Omvandla 45 singelgarage till mobilitetshubbar och gemensamhetslokaler



Med mer genomgripande förändringar

Med mer långtgående åtgärder för att minska efterfrågan på parkering frigörs yta för att:

1. A) Omvandla tre parkeringsgårdar till parker
1. B) Tillför lamellhus och punkthus på parkeringsytor mot Skebokvarnsvägen, ca 180 lägenheter
2. Bygg om 45 singelgarage till kvartershubbar för mobilitet och gemenskap. Bygg om ca 20 singelgarage till 10 marklägenheter
3. Ersätt bostadsgårdarnas parkering med grönska och vistelseytor
4. Omvandla Skebokvarnsvägen till lågfartsgata
5. Anlägg ett mobilitetshus som försörjer grannskapet
6. Bygg nya stadskvarter mot Magelungsvägen (ca 500 lgh)

Tillkommande bostäder: ca 70 lgh
 Tillkommande boende: ca 155 personer
 Minskat antal p-platser: ca 120
 Minskad parkeringsyta: ca 4 120 kvm (28%)
 Tillkommande mobilitetsyta: ca 1 600 kvm
 Tillkommande byggnadsyta: 1 440 kvm
 Tillkommande trädgårdsyta: ca 316 kvm
 Tillkommande parkyta: –
 Minskad yta övrig mark: 640 kvm
 Nytt parkeringstal: 0,24

Tillkommande bostäder: ca 180 lgh (inom området)
 Tillkommande boende: ca 400 personer
 Minskat antal p-platser: ca 350
 Minskad parkeringsyta: 11 960 kvm (82%)
 Tillkommande mobilitetsyta: ca 3 430 kvm
 Tillkommande byggnadsyta: 2 690 kvm
 Tillkommande trädgård/bostadsgård: 8 200 kvm
 Tillkommande parkyta: 4 908 kvm
 Minskad yta övrig mark: 1 341 kvm
 Nytt parkeringstal: 0,08*

FÖRE

Från parkeringstorg



EFTER

...till grannskapsträdgård och nya lägenheter



Nyréns Arkitektkontor/Normaimages

4.3 POTENTIAL OCH UTMANINGAR

Potential

Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och förbättra mobiliteten kan grannskapet utvecklas med några lamellhus alternativt tre mindre parker.

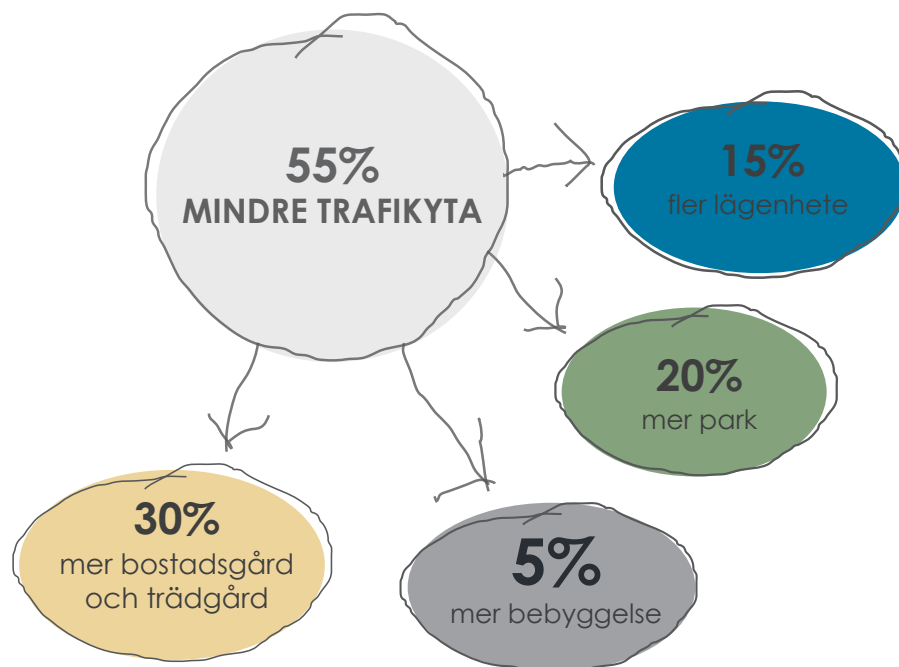
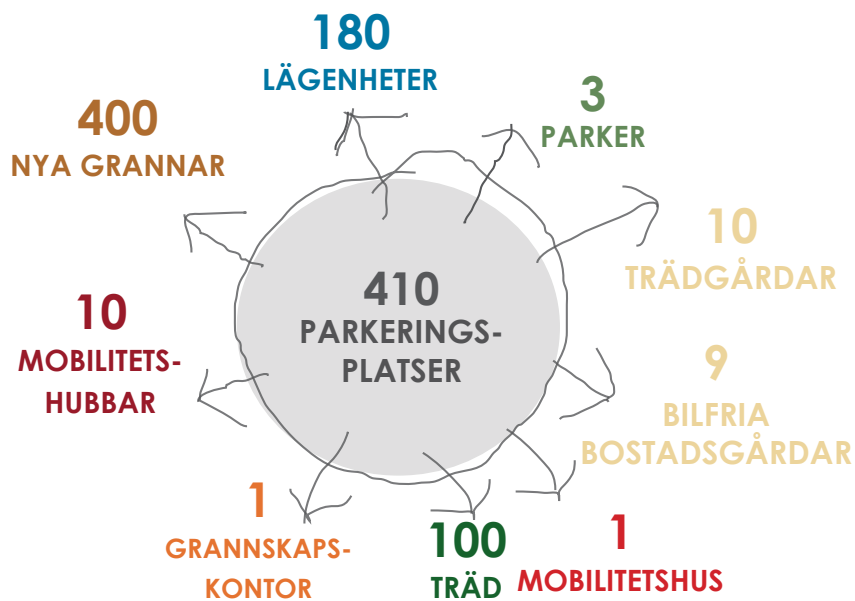
Med mer genomgripande förändringar möjliggörs ett helhetsgrepp där mobilitetslösningarna samordnas i området och det blir möjligt att frigöra större ytor för nya bostäder och parkutveckling.

Med föreslagna stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar finns potential för:

- *Fler bostäder och nya bostadstyper* (marklägenheter) som kompletterar dagens bestånd för större mångfald.
- *Grönare grannskap.* Bättre parktillgång och fler parktyper som utvecklar grönstrukturen och tillför kvaliteter som saknas idag. Mer träd och grönyta för klimatanpassning och biologisk mångfald.
- *Mer skyddade bostadsgårdar* med mer grönska och bättre funktion. Rumslighet och utformning som stödjer tillhörighet och gemenskap.
- *Tryggare och mer inbjudande gata* med lägre hastigheter, nya bostadsentréer, lokaler och vistelseytor, mer grönska och mer ytor för gång och cykel.
- *Mer barnvänligt grannskap,* större rörelsefrihet för barn. Mer yta för lek och säkrare att cykla.
- *Ökad trafiksäkerhet, mindre buller och störningar* från trafik.
- *Fler lokaler, ytor och funktioner för gemenskap och delning.*

Utmaningar

- Dagens parkering är ytkrävande och ineffektiv, men det är svårt att hitta goda lägen för mer omfattande bostadskomplettering inom stadstypen utan att ta ett helhetsgrepp om ett större område.
- Svårt att få tillräcklig byggrätt för projektekonomi, utan helhetsgrepp kring större område
- Boendetätheten är redan hög och parktillgången låg, vilket förutsätter att grönstrukturen kompletteras med nya parker.
- Dagens angöring kräver körbara bostadsgårdar, vilket begränsar förbättringspotentialen.
- Svårighet att hitta yta för större mobilitetsanläggning som kan förstörja ett större område.
- Parkeringstorgen ligger på allmän plats och ägs av kommunen. Gratis parkering på allmän plats och låg parkeringsavgift på kvartersmark. En sänkning av områdets höga parkeringstal förutsätter att dagens låga parkeringsavgifter regleras.
- Parkeringsgårdar och kantstensparkering fungerar som infartsparkering (andra än boende parkerar).
- Splittrade markägoförhållanden kräver samordning mellan många aktörer för att hitta gemensamma lösningar.
- Minskad tillgång till parkeringsplatser (mindre antal, längre avstånd) till förmån för nya mobilitetstjänster förutsätter ett grundligt förankringsarbete hos de boende, där olika insatser för att uppmuntra beteendeförändring blir viktiga.



Fallstudie HÖGDALEN



An aerial photograph of an industrial and residential area. A multi-lane road runs diagonally from the top left towards the bottom right. To the right of the road, there are several large industrial buildings with dark roofs and parking lots filled with cars. To the left of the road, there are smaller buildings, some with orange roofs, and a large area of green trees. A semi-transparent dark grey box is overlaid on the center of the image, containing white text.

5 FALLSTUDIE LARSBERG

Larsbergsvägen

5.1 STADSTYP OCH PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Storskaligt område med hus i park

Larsberg ligger på en västvänd höjdrygg på Lidingö öster om Stockholm, med högt och fritt läge mot Södra Värtan. Området planerades under miljonprogrammets första år och stod i det närmaste klart 1969 med över 2000 bostäder samt skola, park, idrottsytor och centrum vid Lidingöbanan. Larsberg byggdes ut enligt stadsplaneidén om hus i park. Bebyggelsen har inordnats i landskapet med stor hänsyn till topografi och vegetation. Platsens förutsättningar med uppvuxna ekar och tallar, hällmarker och vyer över vattnet har tagits tillvara.

Punkthus och lamellhus

Bebyggelsen är storskalig med fjorton tjocka punkthus i elva våningar och fem lamellhus i sju våningar kring en matargata, Larsbergsvägen, som mjukt följer topografin. De topografiska förutsättningarna har utnyttjats för att skapa dynamik och kontrast mellan högt och lågt. De lätt krökta lamellhusen är placerade i sluttningslägen och punkthusen på högt belägna delar i terrängen.

God parktillgång

Naturlandskapet sätter prägel på bostadsgårdarna och på det bilfria parkstråket som ligger mellan bostäder, centrum och skola. Landskapsgestaltningen är enkel, övergången mellan bostadsgård, park och natur sker utan tydlig gräns. Bostadsgårdarna består av klippta gräsytor med få planteringar och sparsam möblering.

Framkomlighet för bilen

Området har planerats som en bostadsenkav, med Larsbergsvägen som återvändsgata och bilens framkomlighet som tydlig utgångspunkt. Den service som finns i området är koncentrerad till centrum vid Lidingöbanan. Utmed Larsbergsvägen dominerar hårdgjorda trafikytor med breda körbanor, smal trottoar och stora parkeringsytor mellan hus och gata. Punkthusen är långt indragna med slutna bottenvåningar och med bostadsentréer sidoställda, mot gårdssidan. I området finns tre stora parkeringsgarage.

Ett landmärke på Lidingö

Bostadsarkitekturen är enkel och enhetlig, med karaktärsfull färgsättning, takform och detaljer. Kontrasten mellan röda tegelfasader och ljusa mönstrade balkongfronter har blivit ett signum för området. Placeringen

längs bergskammen och den för tiden mörka färgskalan har gjort Larsberg till ett landmärke för Lidingö, där punkthusens höjdmärkingar och lamellhusens utbredning kan ses från många platser i Stockholms-trakten.

Många reser kollektivt, lågt bilinnehav

Området har god kollektivtrafikförsörjning med lokalbuss genom området samt spårvagnshållplats inom 500 meter. Cirka 40 procent av de boende har tillgång till kollektivtrafikkort och att resa med kollektivtrafiken är det vanligaste färd sättet för befolkningen i Larsberg. Den boendeenkät som nyligen genomförts i området visar att bland dem som svarat är bilinnehavet relativt lågt. Drygt hälften har tillgång till bil i hushållet. Ca 70 procent använder i huvudsak andra färd sätt än bil idag. Tre fjärdedelar av dem som har tillgång till bil försöker eller vill minska sitt bilresande.

Utrymmeskrävande parkering

Parkeringsstalet i området är mycket högt i förhållande till bilinnehavet och ligger på 0,85 parkeringsplatser per lägenhet. Nästan samtliga ligger inom kvarter-smark. För varje lägenhet finns i genomsnitt 25 kvm parkeringsyta. En stor andel av parkeringsplatserna är samlade i parkeringsanläggningar inom området.

Stor andel ej uthyrda parkeringsplatser

Tre fjärdedelar av de boende med bil i hushållet betalar för parkeringen genom förhyrd parkeringsplats med egen eller reserverad plats. En mindre del av de boende (10 procent) har parkeringstillstånd. Endast 4 procent har gratis parkering. I Larsberg kostar en markparkeringsplats i genomsnitt ca 640 kr/månad, medan en parkeringsplats i garage kostar mellan ca 690 och 990 kr/månad, dvs lägre än den faktiska kostnaden för parkeringsplatsen. Då det endast erbjuds förhyrd parkering med fast parkeringsplats finns ingen möjlighet till samnyttjande i dagsläget. Ändå är cirka 40 procent av parkeringsplatserna ej uthyrda.

I boendeenkäten anger 40 procent av dem som hyr en parkeringsplats att de inte skulle ha kvar sin plats om priset höjdes till 1200 kr per månad motsvarande den verkliga kostnaden. Idag används bilen framförallt för att pendla till arbete och skola och vid inköp av sällanköpsvaror.

(Foto John Mattson)



Parkeringsgarage

Markparkering mellan hus och gata

Lamellhus i sju våningar

Punkthus 11 våningar

Parkeringsgarage

Bristande tillgång till cykel och mobilitetstjänster

Drygt hälften av de boende har tillgång till cykel. 10 procent av de boende anger att de skulle cykla mer ifall de hade tillgång till cykel och ungefär lika många skulle cykla mer ifall de hade tillgång till säker och väderskyddad cykelparkering.

I området har en bilpooltjänst nyligen etablerats, men cykelpool saknas. Endast 13 procent av de boende har någon gång testat delningstjänster i form av bil- eller cykelpool. Däremot har nästan hälften testat leveransboxar och 80 % har handlat på nätet.

Önskar ökad trygghet och närservice

Vid Lidingöbanans station Larsberg finns ett mindre centrum med bland annat mataffär, apotek, café, blomsterhandel, gym, restaurang, tandläkare, frisör och annan service. Centrumet nås genom trafikseparerade gång- och cykelvägar som går genom ett parkstråk.

En fjärdedel av de boende upplever att biltrafiken påverkar boendemiljön i form av buller och upplevda olycksrisker, t.ex. kopplat till att bilarna kör för fort. Önskade förbättringar i området är enligt bostadsenkäten ökad trygghet, trevligare bostadsgård och mer service i närområdet.



Utmed Larsbergsvägen dominerar trafikytor med breda körbanor, smal trottoar, och stora parkeringsytor mellan hus och gata.



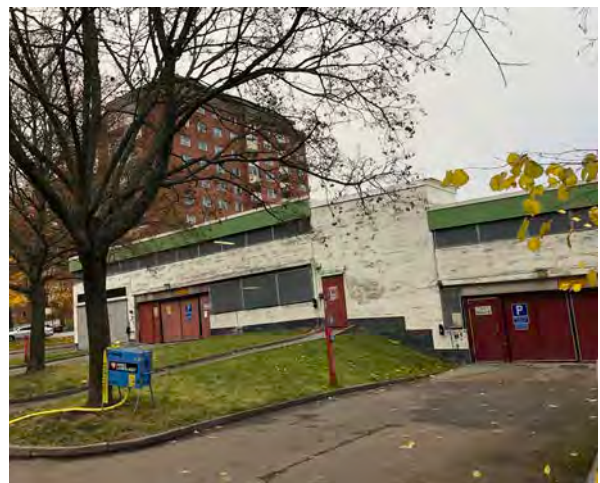
Bebyggelsen ligger långt indragen från gatan med slutna bottenvåningar. Punkthusens bostadsentréer är sidoställda mot gårdssidan.



Parkeringsstalet är mycket högt i relation till bilinnehavet. Ca 70 procent använder i huvudsak andra färdssätt än bil idag.



Övergång mellan bostadsgård och natur. Bostadsgårdar med klippta gräsytor och sparsam möblering.



I området finns tre stora parkeringsgarage.



Larsberg byggdes ut enligt stadsplaneidén om hus i park. Bebyggelsen är storskalig med fjorton tjocka punkthus i elva våningar och fem lamellhus i sju våningar kring en matargata, Larsbergsvägen, som följer topografin. Området har ett eget centrum och station på Lidingöbanan. (Foto Hans Alm)

Kvaliteter

- Storslagen utsikt över Stora Värtans vattenrum.
- Landskapsanpassning som tar tillvara det unika läget, bevarade träd, hållmarker och utblickar.
- Skulpturala kvaliteter i kompositionen av punkthus och lamellhus – silhuettverkan i landskapet.
- Kvaliteter i arkitekturen med material, färger och detaljer som är identitetsskapande och typiska för området.
- Den bilfria parkstrukturen och närheten till natur, lek, idrott och skola. Mycket god tillgång till park och natur.
- Gångavstånd till kollektivtrafik och matbutik samt viss service i centrum.

Brister

- Biltrafik som dominerar utmed Larsbergsvägen, stor andel hårdgjorda ytor och markparkering, bebyggelse långt indragen från gatan.
- Strukturen uppmuntrar till bilresande. Otryggt att gå och cykla utmed Larsbergsvägen.
- Slutna bottenvåningar mot gata och park skapar anonyma och otrygga offentliga rum utan "ögon".
- Saknas lokaler för närservice, föreningsverksamhet och gemenskap i anslutning till bostadshusen.
- Bebyggelsens placering och skala skapar anonyma bostadsgårdar med otydlig rumslighet och tillhörighet.
- Storskalighet och enhetlighet som skapar anonymitet. Brist på variation och mötesplatser som inbjuder till vistelse.

Områdesfakta och nyckeltal

Stadstyp

Hus i park, öppen och storskalig struktur med punkthus och lamellhus som följer topografin. Trafikseparering med centralt placerad matargata och säckgator för angöring. Bilfritt inre parkstråk.

Bebyggelsestyp: punkthus 11 vån, lamellhus 7 vån
Utbyggnadsår: 1969

Läge

Lidingö kommun, ca 10 km öster om Stockholms central.

Service och kollektivtrafik: nära till park, skola och idrott. Lidingöbanan och Larsbergs centrum med viss service inom 500 meter.

Planstatus

Översiktsplan: utvecklingsområde för bostäder och bostadskomplement.

Kulturmiljö: område av kulturhistoriskt värde, bla med avseende på den välbevarade strukturen och arkitekturen.

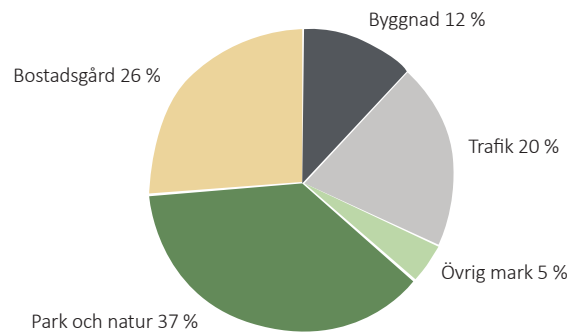
Bostäder och boende

Antal lägenheter: ca 1 540

Antal boende: ca 3 000

Upplåtelseform: hyresrätt

Fastighetsägare: John Mattson (privat)



Markanvändning

Byggnad: 12 %

Trafik (inklusive parkering): 20 %

Park och natur: 37 %

Bostadsgårdar: 26 %

Övrig mark (i huvudsak öppen gräsyta mot väg): 5 %

Parkering

Markparkering (kvartersmark): ca 290 st

Parkering i garage (kvartersmark): ca 970 st

Kantstensparkering (allmän plats): ca 50 st

Antal parkeringsplatser totalt: ca 1 310 st

Parkeringstal/lgh totalt: 0,85

Parkeringsyta totalt: ca 38 000 kvm

Parkeringsyta per lägenhet: ca 25 kvm

Avgift markparkering: 640 kr/månad

Avgift parkeringsgarage: 690-990 kr/månad

Uthyrningsgrad förhyrd parkering: ca 70 %

Beläggningsgrad uthyrd förhyrd parkering: ca 80 %

Bilnehav: ca 55 % av de boende har bil i hushållet

** Ytor och parkeringsuppgifter är översiktligt beräknade och uppskattade. Uppgifter om bilnehav är baserade på en boendeenkät genomförd av John Mattson hösten 2021.*

Utredningsområde Larsberg



5.2 STADSBYGGNADSKONCEPT OCH MOBILITETSLÖSNING

Nedan redovisas förslag till stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar för Larsberg, där stadstypen karaktäriseras av sin storskalighet och anpassning till landskapet – hus i park. Förslagen (två alternativ) möjliggörs av grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och förbättra områdets förutsättningar för hållbar mobilitet.

1A. Bygg radhus på parkering mot Larsbergsvägen

Dagens markparkering bebyggs med 47 stadsradhus fördelade på 8 längor, i 2-3 våningar med takterrass och trädgårdstappa. Radhusen följer gatans linje längs bergsryggen och förstärker landskapets form. Dagens typologi och lägenhetsbestånd kompletteras med en ny boendetypp och arkitektur som samspelar med befintlig bebyggelse. De nya husen får grön förgårdsmark och entréer mot gatan. Skalan bryts ned och gaturummet blir tryggare och mer personligt genom närvaron av entréer och fönster. De storslagna vyerna över Värtan bibehålls.

1B. Bygg lägre punkthus på parkering mot Larsbergsvägen

Dagens markparkering bebyggs med elva punkthus i 4-6 våningar med gemensam takterrass. Punkthusen följer den rätvinkliga bebyggelsestrukturen och bildar en ny komposition, där höga och låga punkthus får en sydvästvänd entréträdgård i vinkel mot gatan. I bottenvåningen inryms mobilitetshubbar och andra gemensamma ytor som föreningslokaler, grannskapskontor (coworking), lokaler för återbruk, verkstad och fest. Bebyggelsen får en levande framsida mot gatan, samtidigt som bostadsgården får en tydlig inramning som skapar bättre förutsättningar för tillhörighet, samhörighet och gemenskap i kvarteret.

2. Anlägg entréträdgårdar på parkering framför punkthus

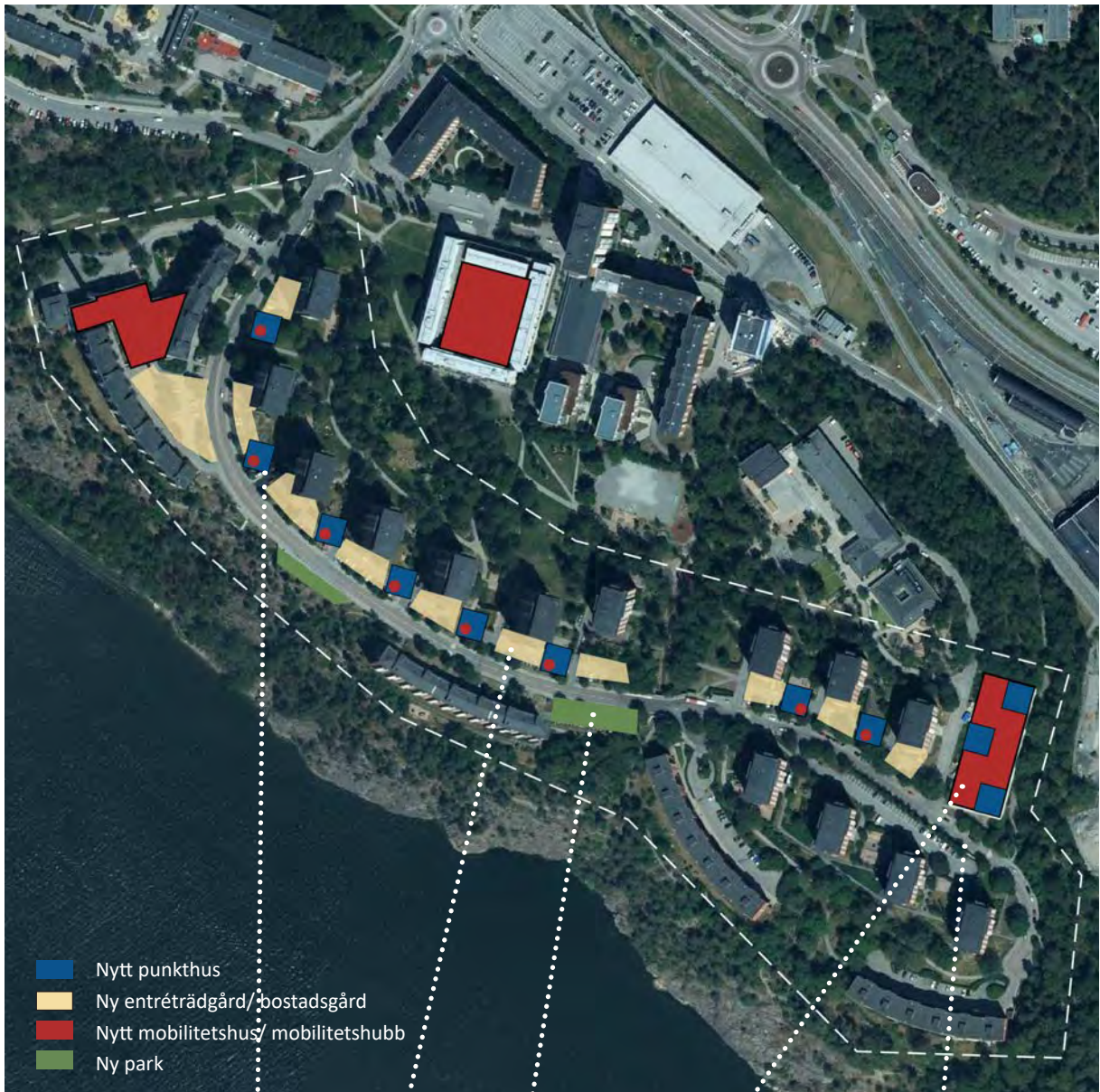
I vinkeln mellan höga och låga punkthus/radhus omvandlas dagens markparkering till gemensamma entréträdgårdar för odling och samvaro. Trädgårdarna bidrar till att skapa ett grönare gaturum och mer inbjudande entréer till bostadshusen.

3. Omvandla parkeringsgarage till mobilitetshus och bygg på med bostäder och lokaler

Dagens parkeringsanläggningar blir mobilitetshus som försörjer området med mobilitetstjänster som bilpool, cykelpool, cykelverkstad och parkering med laddstolpar. Även andra gemensamma funktioner kan inrymmas, som återvinning eller kvartersverkstad. Södra anläggningen byggs på med bostäder och centrumgaraget omvandlas med lokaler i del av bottenvåning.

4. Omvandla Larsbergsvägen till lågfartsgata

Dagens breda matargata omvandlas till lågfartsgata med generösa ytor för gång och cykel. Med ny bebyggelse, bostadsentréer, verksamhetslokaler och trädgårdar mot gatan kan Larsbergsvägen bli ett gemensamt vardagsrum för de boende – en plats där det blir inbjudande att röra sig och vistas. Utsikten mot Värtan bibehålls och nya mötesplatser kan skapas, exempelvis på de parkeringsytor som idag är placerad i bästa utsiktsläge.



1. Bygg lägre punkthus på dagens parkeringsytor mot Larsbergsvägen

2. Anlägg gemensamma entréträdgårdar

5. Skapa nya parker med utsikt

3. Omvandla parkeringsgarage till mobilitetshus

4. Omvandla Larsbergsvägen till lågfartsgata

Stegvis omställning



Nuläge



Med grundläggande åtgärder (alternativ A)

Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och tillföra mobilitetstjänster frigörs yta för att:

1. Bygga 11 radhus (37 lgh) på parkering mot Larsbergsvägen
2. Anlägga entréträdgårdar på parkering framför befintliga punkthus
3. Omvandla parkeringshus till mobilitetshus och bygga på med punkthus (150 lgh)
4. Omvandla Larsbergsvägen till lågfartsgata
5. Skapa nya parker med utsikt

Bostäder: ca 1540 lgh
Boende: ca 3 000 personer
Parkeringsplatser: ca 1 310 st
Parkeringsyta (inklusive garage): ca 38 000 kvm
Trafikyta (inklusive parkering utomhus): 29 230 kvm
Byggnadsyta: 18 385 kvm
Bostadsgård: 38 860 kvm
Park och natur: 55 865 kvm
Övrig mark (trafikstörd grönsyta): 7 840 kvm
Parkeringsstal: 0,85

Tillkommande bostäder: ca 185 lgh
Tillkommande boende: ca 410 personer
Minskat antal p-platser: ca 450 st
Minskad parkeringsyta: ca 12 800 kvm (30%)
Tillkommande mobilitetsyta: ca 1 960 kvm
Tillkommande byggnadsyta (inkl mobilitetshus): 12 350 kvm
Tillkommande trädgård/bostadsgård: ca 6 940 kvm
Tillkommande parkyta: 1 215 kvm
Minskad yta övrig mark: 1 340 kvm
Nytt parkeringsstal: 0,53



- Befintlig byggnad
- Trafikyta, parkering och parkeringsgarage
- Nytt punkthus
- Nytt radhus med trädgård
- Ny entréträdgård/ bostadsgård
- Nytt mobilitetshus/ mobilitetshubb
- Ny park

Med grundläggande åtgärder (alternativ B)

Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och tillföra mobilitetstjänster frigörs yta för att:

1. Bygga 11 mindre punkthus (128-192 lgh) på parkering mot Larsbergsvägen. Skapa mobilitetshubbar och samlingslokaler i bottenvåningen
2. Anlägga entréträdgårdar på parkering framför befintliga punkthus
3. Omvandla parkeringshus till mobilitetshus och bygga på med punkthus (150 lgh)
4. Omvandla Larsbergsvägen till lågfartsgata
5. Skapa nya parker med utsikt

Tillkommande bostäder: ca 340 lgh
 Tillkommande boende: ca 750 personer
 Minskat antal p-platser: ca 525 st
 Minskad parkeringsyta: ca 15 030 kvm (36%)
 Tillkommande mobilitetsyta: ca 2 140 kvm
 Tillkommande byggnadsyta (inkl mobilitetshus): 11 900 vm
 Tillkommande trädgård/bostadsgård: ca 5 230 kvm
 Tillkommande parkyta: 1 215 kvm
 Minskad yta övrig mark: 1 555 kvm
 Nytt parkeringstal: 0,45*

** På grund av dagens höga parkeringstal är det i fallet Larsberg möjligt att genomföra en utbyggnad med radhus eller punkthus på den mark som frigörs med grundläggande åtgärder.*

FÖRE

Från storskaligt och bildominerat



EFTER

...till inbjudande grannskap med kvartershubbar och nya grannar



5.3 POTENTIAL OCH UTMANINGAR

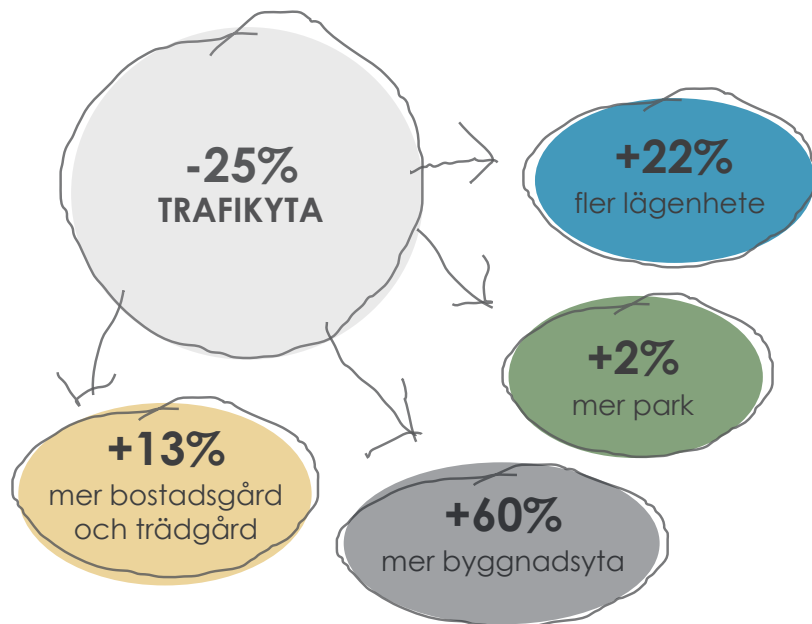
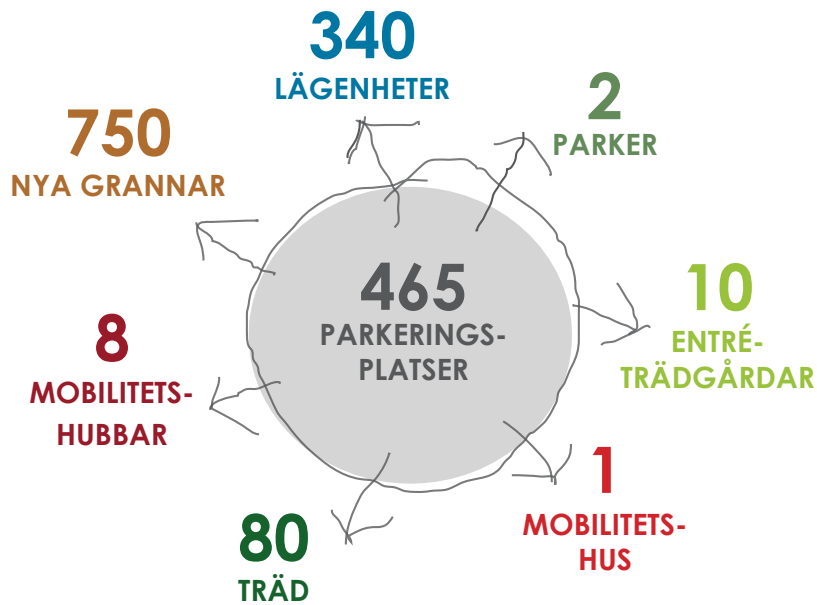
Potential

Larsberg är en rymlig stadstyp med god parktillgång och stora parkeringsytor. *Med grundläggande åtgärder* för att effektivisera dagens parkering och förbättra mobiliteten kan mark frigöras för ett stort antal nya bostäder och trädgårdar. Med föreslagna stadsbyggnads-koncept och mobilitetslösningar finns potential för:

- *Nya bostadstyper* (radhus och mindre punkthus) som bryter ned skalan och bidrar till en större mångfald i området.
- *Tydligare inramning till dagens bostadsgårdar* med ny bebyggelse som skapar rumslighet och utformning som stödjer tillhörighet och gemenskap.
- *Tryggare och mer inbjudande gata* med bostads-entréer, lokaler och vistelseytor, lägre hastigheter och mer plats för gång och cykel.
- *Mer grönska i gaturummet* genom gatuträd och entréträdgårdar.
- *Högre trafiksäkerhet, mindre buller* och störningar från trafik.
- *Fler lokaler, ytor och funktioner för delning* och gemenskap genom entréträdgårdar, mobilitets-hubbar och gemensamhetslokaler.
- *Mer barnvänligt grannskap*, större rörelsefrihet för barn. Mer yta för lek och säkrare att cykla.
- *Större underlag för service i grannskapet* med fler bostäder och mindre bilanvändning. Fler lokaler som kan bidra till ett mer livfullt och personligt grannskap.
- *Mobilitetshus som försörjer området* genom omvandling av dagens parkeringsgarage. Mobilitets-hubbar i nya bostadshus.

Utmaningar

- Områdets starka struktur och höga kulturhistoriska och arkitektoniska värden kräver ett helhetsgrepp där ny bebyggelse placeras och utformas med stor känslighet, så att det nya samspelar med det befintliga och tar tillvara områdets karaktär och kvaliteter.
- En sänkning av områdets höga parkeringstal utmanar rådande normer och kräver nytänkande, där också dagens låga parkeringsavgifter på allmän plats (gatumark) ses över.
- Minskad tillgång till parkeringsplatser (mindre antal, längre avstånd) till förmån för nya mobilitets-tjänster förutsätter ett grundligt förankringsarbete hos de boende, där olika insatser för att uppmuntra beteendeförändring blir viktiga.



Fallstudie LARSBERG



Husingeplan

Hagstråket

Gullingeplan

Gullingskolan

6 FALLSTUDIE TENSTA

Husingeplan, Gullingeplan, Tissingeplan, Sotingeplan

Tissingeplan

Tenstastråket

Sotingeplan

6.1 STADSTYP OCH PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Rationell struktur

Tensta ligger på Järvafältet i västra Stockholm och planerades under senare delen av miljonprogrammet. Stadsplanen antogs år 1965 och bebyggelsen stod klar i början av 1970-talet. Som en reaktion mot idealet om hus i park var strävan att skapa ett stadsmässigt och tätt bostadsområde med effektiv markanvändning och rationellt byggande. Ambitionen var att kombinera innerstadens täthet och ytterstadens närhet till naturen.

Låga punkthus och lamellhus

Det studerade området består av lägre bebyggelse, med punkthus och friliggande lamellhus i 3-4 våningar. Bebyggelsen är strikt rätvinkligt organiserad. Lamellhusen är placerade i kvartersmönster kring öppna bostadsgårdar. Arkitekturen är tidstypisk och enkel med svagt lutade tak och fasader i ljus puts eller tilläggsisolering i plåt. Punkthusen vid Husingeplan och Gullingeplan har en mer genomarbetad gestaltning och en egen ordning med gemensamma friytor som flyter ihop kring byggnadskropparna.

Trafikseparering präglar området

I Tensta är trafiksepareringen konsekvent genomförd, med olika nivåer för gående och bilar. Ryggraden i trafiknätet utgörs av nedsänkta matarleder. Från dessa löper korta säckgator som slutar i parkeringsplatser eller parkeringsgarage i anslutning till bostadskvarteren. Gångvägarna ligger upphöjda på broar och bildar ett strikt rutnät som kopplar samman de bilfria bostadsmiljöerna med skola, parker och centrum.

Parkeringshus med upprustningsbehov

Bilen är tydligt prioriterad i planeringen med trafikyor som dominerar i stadsbilden. Matargator och säckgator har breda körbanor och parkeringsytorna är väl tilltagna. Bostadsbebyggelsen vänder baksidan mot trafiken, vilket ger storskaliga och ogästvänliga trafikrum. Parkeringsanläggningarna är slitna och i stort behov av upprustning.

Naturen underordnad strukturen

I Tensta är naturen underordnad bebyggelsen. I princip är ingenting av det ursprungliga landskapet eller vegetationen bevarat. Vegetationen är låg och de bilfria bostadsgårdarna rationellt planerade. Kring

punkthusen är ambitionsnivån i planering och skötsel av utemiljö och planteringar påtagligt hög, vilket sätter prägel på området.

Hög befolkningstäthet

Befolkningstätheten i Tensta är hög. Socioekonomiska parametrar som inkomst, utbildningsnivå, hälsa och sysselsättningsgrad ligger lägre än i Stockholm som helhet. Andelen barn och unga samt andelen utrikesfödda ligger över stockholmsnittet. Friytetillgången är relativt god genom närheten till Järvafältet och Gullingeparken, men det finns stora brister i den offentliga miljön som omger bostadsområdet.

Kollektivtrafiknära läge

Svenska Bostäders fastigheter i Tensta ligger inom ett par hundra meter från Tensta tunnelbanestation som har en hög turtäthet och erbjuder korta restider till flera bytespunkter. Genom området finns även flera lokalbusslinjer. I Tensta centrum finns ett stort utbud av service så som apotek, mataffärer, gym, caféer, restauranger och butiker. Tensta centrum kan nås via trafikseparerade gång- och cykelvägar.

Utrymmeskrävande parkering

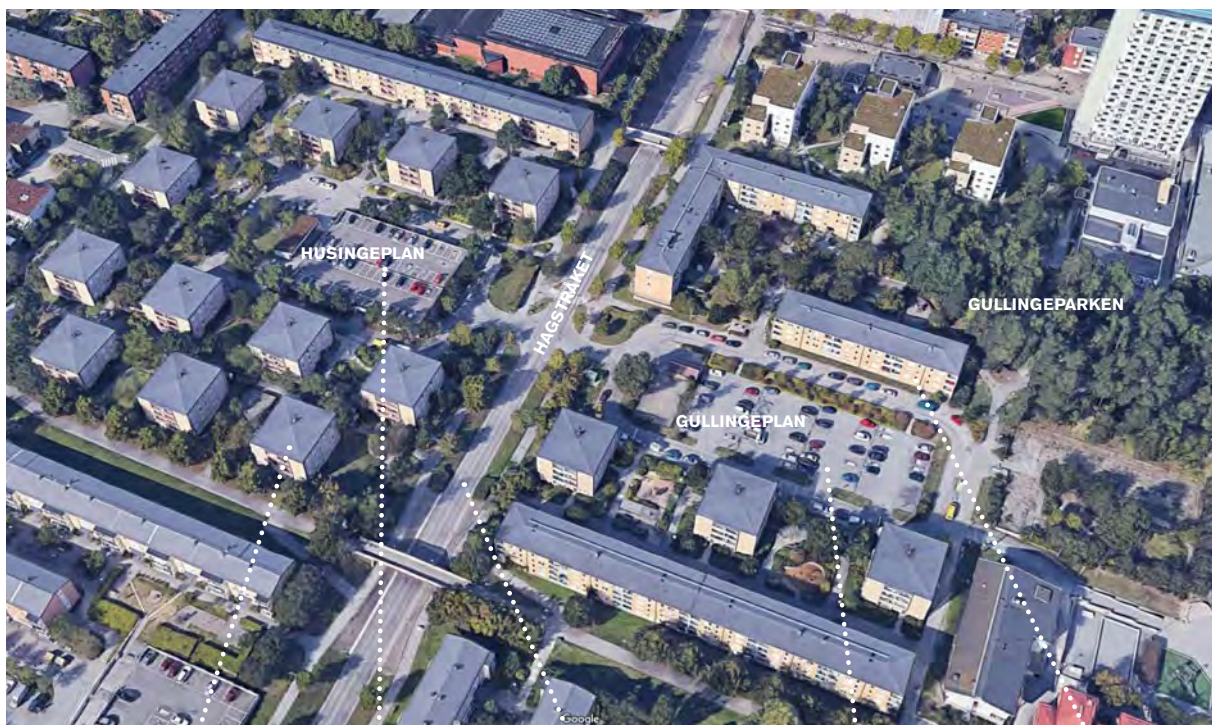
I området finns det idag cirka 1,0 parkeringsplatser per lägenhet. Nästan samtliga parkeringsplatser ligger inom kvartersmark. För varje lägenhet finns det i genomsnitt 25 kvm parkeringsyta, vilket är anmärkningsvärt högt, särskilt i förhållande till den trångboddhet som råder inom området. En relativt stor andel av parkeringsplatserna är samlade i parkeringsanläggningar, vilket bidrar till det höga aparkeringsstalet.

Socioekonomin påverkar resvanorna

Områdets socioekonomiska karaktär i kan antas påverka resvanorna hos de boende, inte minst körkorts- och bilinnehavet. De boende bedöms vara priskänsliga och kostnader kan vara en viktig aspekt vid val av färdmedel.

Lågt bilinnehav och högt parkeringstal

Parkeringsstalet i Tensta ligger betydligt högre än bilinnehavet i området. Det bedöms därför finnas ett överutbud av parkeringsplatser. Trots att varje boende tillåts hyra 2 parkeringsplatser, finns det i dag vakanser. Därför tillåts även personer som ej bor i Svenska Bostäders fastigheter att hyra parkeringsplats.



Punkthus 3 våningar

Parkeringsdäck

Matargata

Markparkering

Lamellhus 3-4 våningar

Billigt att parkera

Det är billigt att parkera i området. Parkeringsavgifterna är låga och det är gratis att parkera på gatumark. I Tensta kostar en markparkeringsplats i genomsnitt 350 kr/månad, medan en parkeringsplats i garage kostar 500 kr/månad, dvs långt under den faktiska kostnaden för parkeringsplatsen. Då det endast erbjuds förhyrd parkering med fast parkeringsplats finns ingen möjlighet till samnyttjande i dagsläget. Ändå är nästan var tionde parkeringsplats ej uthyrd.

Bristande tillgång till mobilitetstjänster

I området finns ej tillgång till bilpool eller cykelpool. Det finns enstaka cykelställ utomhus, men de flesta boende använder cykelförråd i källaren på grund av stöldrisken.

Orygghet ett problem i området

Det finns stora problem med otrygghet i området, inte minst kopplat till parkeringsgaragen.



Från matargatan löper korta säckgator som slutar i parkeringsplatser eller parkeringsgarage. Bostadsentréer mot gårdssidan. Husingeplan.



Trafiksepareringen är konsekvent genomförd, med olika nivåer för gående och bilar. Ryggraden i trafiknätet utgörs av nedsänkta matarleder.



Trafik dominerar i stadsbilden med stora ytor för markparkering mellan bostadskvarteren. Gullingeplan.



Smal trottoar och kantstensparkering på säckgata, bostadshusen vänder baksidan mot gatan, entréer mot gårdssidan. Tissingeplan.



Öppna bostadsgårdar med gemensamma friytor. Husingeplan.



Parkeringsdäck på garage. Husingeplan.



Bilen är prioriterad med trafikytor som dominerar i stadsbilden. Bebyggelsen är strikt rätvinkligt organiserad i ett rutnät med öppna bostadskvarter kring markparkering och parkeringsgarage. Ett bilfritt nät av gång- och cykelvägar kopplar samman bostäder med skola och park. Det studerade området består av små punkthus och friliggande lamellhus i 3-4 våningar kring öppna gårdar. Gullingeplan.

Kvaliteter

- Behaglig skala i bostadsmiljöerna, punkthus med intressant arkitektur.
- Trivsamma bilfria miljöer kring punkthusen med välplanerade och välskötta planteringar.
- Bilfria kopplingar till närliggande skola och idrott samt till centrum med service och tunnelbana.
- Närhet till Spångadalens öppna fält.

Brister

- Biltrafik som dominerar i stadsrummet och skapar otrivsamma och otrygga miljöer.
- Slitna parkeringsanläggningar med stort upprustningsbehov. Stora otrygghetsproblem.
- Bostadshusen saknar entréer mot gatan vilket skapar gaturum som känns otrygga och obehagliga.
- Otydliga bostadsgårdar och brist på struktur för gemenskap och tillhörighet.
- Brist på närservice och lokaler för föreningsverksamhet och gemenskap.
- Torftig miljö kring bostadsområdet, brist på attraktiva offentliga rum och mötesplatser som inbjuder till vistelse.

Områdesfakta och nyckeltal

Stadstyp

Storskalig, öppen och rationell planstruktur med trevånings lamellhus och punkthus. Fullständig trafikseparering med nedsänkt matargata och säckgator. Stora parkeringsanläggningar och markparkering. Bilfritt inre parknät.

Bebyggelsestyp: Lägre punkthus och lamellhus i tre våningar.

Stadsplan: 1965

Utbyggnadsår: 1968-1973

Läge

Geografiskt läge: Västerort ca 15 km väster om Stockholms central.

Service och kollektivtrafik: Nära till skola och idrott samt till Tensta centrum med service, tunnelbana och bussar.

Planstatus

Översiktsplan: Område där omfattande komplettering föreslås.

Kulturmiljö: Punkthus och lamellhus kring Husingeplan, Gullingeplan och Sotingeplan har gul klass enligt Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificeringskarta: Bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt intresse. Lamellhusen kring Tisslingeplan har grön klass: Bebyggelse som är särskilt värdefull.

Stockholms byggnadsordning: Stadsbyggnadskaraktär Storskalig stadsdel- lamellhus.

Bostäder och boende

Bostäder: ca 680 st

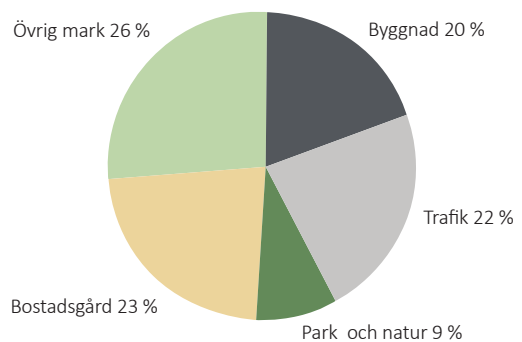
Boende: ca 2 050 personer

Upplåtelseform: Hyresrätt

Fastighetsägare: Svenska Bostäder (allmännyttan) samt privata fastighetsägare.

Åldersstruktur: Andelen barn och unga är högre än i Stockholms som helhet.

Socioekonomi: Parametrar som inkomst, utbildningsnivå, hälsa och sysselsättningsgrad ligger lägre än i Stockholm som helhet. Andelen utrikes födda är större än stockholmssnittet.



Markanvändning

Byggnad: 20 %

Trafik: 22 %

Park och natur: 9 %

Bostadsgård: 23 %

Övrig mark (i huvudsak öppen gräsyta): 26 %

Parkering

Markparkering: ca 240 st

Garage/p-däck: ca 400 st

Kantstensparkering: ca 30 st

Parkeringsplatser totalt: ca 670 st

Parkeringsyta totalt: ca 17 100 kvm

Parkeringsyta per lägenhet: ca 25 kvm

Parkeringsstal inklusive parkering på allmän plats: 1,0

Avgift markparkering: ca 350 kr/månad

Avgift garage: ca 500 kr/månad

* Ytor och parkeringsavgifter är översiktligt beräknade och uppskattade.

Utredningsområde Tensta



6.2 STADSBYGGNADSKONCEPT OCH MOBILITETSLÖSNING

Nedan redovisas förslag till stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar för Tensta, där stadstypen karaktäriseras av sin rationella och rätvinkliga struktur och långtgående trafikseparering. Förslagen möjliggörs av olika långtgående åtgärder för att effektivisera dagens parkering och förbättra områdets förutsättningar för hållbar mobilitet. Koncepten redovisas stegvis på nästa uppslag, men kan också genomföras parallellt eller i en annan ordning.

1. Bygg om parkeringsanläggning till mobilitetshus med radhus på taket

Dagens parkeringsanläggningar minskas i storlek och byggs om till två mobilitetshus som försörjer området med mobilitetstjänster som bilpool, cykelpool, cykelverkstad, cykelparkering och bilparkering med laddstolar. Även andra gemensamma funktioner inryms, som återvinning, återbruk, leveranser och kvartersverkstad. Mobilitetshusen gestaltas med stort fokus på trygghet och får flera entréer och en uppglasasad sida mot Hagstråket respektive Tenstastråket. På byggnaden uppförs radhus, som får entréer via mobilitetshuset och privata trädgårdar på taket.

2. Anlägg en grannskapspark/kvarterspark på dagens markparkering

En av dagens markparkeringar omvandlas till en stor park som blir en ny målpunkt i området. Här kan inriktningen vara rörelse, äventyr och lek för äldre barn. Den nya parken ligger i ett naturligt lekstråk på vägen hem för barnen på Gullingskolan och kan komplettera Gullingsparkens naturmiljö med mer programmerade ytor. Med bra belysning och ytor för aktiviteter kan parken bli en trygg och levande plats även kvällstid.

3. Skapa två nya kvartersträdgårdar

Insprängt i bostadsområdet anläggs två nya kvartersträdgårdar som blir naturliga samlingsplatser för odling, småbarnslek och gemensam matlagning. Trädgårdarna får en intim och personlig karaktär och används av de närmaste boende.

4. Bygg på punkthus med 2-3 våningar med utanpåliggande trapphus

Områdets punkthus byggs varsamt på med 2-3 nya våningar i trä. Husen får ett utanpåliggande glasat trapphus med hiss och entré som vänder sig utåt mot gatan. Dagens baksida blir framsida och gatan blir ett tryggare och mer levande offentligt rum, med nya entréer. Dagens öppna struktur av bostadsgårdar kring punkthusen kan samtidigt göras mer privat genom tillägg av grönska eller olåsta grindar som markerar gräns mellan de boendes trädgårdsrum och gatans offentliga stadsrum. Träarkitekturen blir ett tillägg som kontrasterar mot den ursprungliga byggnaden. De nya lägenheterna får hiss och blir ett tillgängligt komplement till befintligt bostadsutbud.

5. Bygg ett kollektivkvarter på dagens markparkering

En av dagens markparkeringar omvandlas till ett nytt kringbyggt bostadskvarter i fyra våningar. I söder placeras byggnader i en våning med mobilitetshubb och gemensamma funktioner. Entréer till bostäderna och till kvarterens mobilitetshubb vänder sig ut mot gatan, som får en ny framsida. Det nya bostadskvarteret tillför en helt ny typologi och bostadstyp i området och skulle också kunna inrymma boendeformer som bidrar med gemenskap och engagemang, så som kompletterar dagens bestånd, som kollektivhus, ungdomsbostäder eller seniorboende.

6. Omvandla kvarterens säckgator till gångfartsgator

Dagens breda säckgator görs om till gångfartsgator som möjliggör angöring till bostadshusen. Med en ny utformning och med nya tillägg av bostäder, parker och entréer blir gatan ett offentligt rum som kan fungera som ett komplement till övriga vistelseytor. Lägre hastigheter, ökad trafiksäkerhet, mindre buller och störningar möjliggörs.

7. Omvandla Hagstråket och Tenstastråket till lågfartsgator

Med nya mobilitetsanläggningar och gemensamma funktioner som vänder sig ut mot dagens nedsänkta matarleder får bostadsmiljöerna nya, mer inbjudande och trygga entréer. Med framsidor som möter gatan skapas en ny miljö som kan bli ett steg i en med genomgripande omvandling av dagens trafikled.

4. Bygg på punkthus med bostäder i 2-3 våningar, utanpåliggande trapphus

1. Bygg om parkeringsanläggning till mobilitetshus med radhus på taket

2. Anlägg en grannskapspark på dagens markparkering

3. Skapa två nya kvartersträdgårdar



6. Omvandla kvarterens säckgator till gångfartsgator

7. Omvandla Hagstråket och Tenstastråket till lågfartsgator

5. Bygg ett kollektivkvarter på dagens markparkering

- Nytt kvarter
- Påbyggnad med radhus
- Påbyggnad av bostadshus
- Påbyggnad av bostadshus schematisk, ej utrett
- Ny bostadsgård/trädgård
- Påbyggt mobilitetshus
- Ny park

Stegvis omställning



Nuläge



Med grundläggande åtgärder

Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och tillföra mobilitetstjänster frigörs yta för att:

1. Renovera och bygga om p-anläggningarna till mobilitetshus genom att minska ytan för bilparkering med 15 % samt omvandla 7 % av ytan till annan mobilitet än bilparkering.
2. Omvandla en markparkering till kvarterspark.
3. Anlägga två mindre parker/kvartersträdgårdar.

Bostäder: ca 680 lgh
Boende: ca 2 050 personer
Parkeringsplatser: ca 670
Parkeringsyta (inklusive garage): ca 17 100 kvm
Trafikyta (inkl parkering utomhus): 35 880 kvm
Byggnadsyta: 37 095 kvm
Park och natur: 13 950 kvm
Bostadsgård/trädgård: 37 095 kvm
Övrig mark (öppen gräsyta): 41 955 kvm
Parkeringsstal: 1,0

Tillkommande bostäder: 0
Tillkommande boende: 0
Minskat antal p-platser: ca 170
Minskad parkeringsyta: 4 430 kvm (26 %)
Tillkommande mobilitetsyta: ca 6 190 kvm
Tillkommande byggnadsyta: –
Tillkommande trädgård/bostadsgård: –
Tillkommande parkyta: 4 750 kvm
Minskad yta övrig mark: 155 kvm
Nytt parkeringsstal: 0,74



- Befintlig byggnad, inkl parkeringsgarage
- Trafikyta och parkering
- Nytt kvarter
- Påbyggnad med radhus
- Påbyggnad av bostadshus
- Påbyggnad av bostadshus schematisk, ej utrett
- Ny bostadsgård/trädgård
- Nytt mobilitetshus/ mobilitetshubb
- Påbyggt mobilitetshus
- Ny park

Med mer genomgripande förändringar

Med mer långtgående åtgärder för att minska efterfrågan på parkering frigörs yta för att:

1. Renovera och bygga om p-anläggningarna till mobilitetshus genom att minska ytan för bilparkering med 15 % samt omvandla 7 % av ytan till annan mobilitet än bilparkering. Bygg på mobilitetshus med radhus (ca 40 lgh).
2. Omvandla en markparkering till kvarterspark.
3. Anlägg två mindre parker/ kvartersträdgårdar.
4. Bygg på punkthus med 2-3 våningar (120-180 lgh)
5. Bygg ett nytt bostadskvarter på markparkering (ca 70 lgh) samt tillskapa 3 200-3 500 kvm mobilitetsyta inklusive bilparkering.
6. Omvandla kvarterens säckgator till gångfartsgator.
7. Omvandla Hagstråket och Tenstastråket till gator.
8. Ev påbyggnad av 3-våningslameller, 2 plan (ej studerat, ingår ej i beräkning nedan).

Tillkommande bostäder: 290 lgh
 Tillkommande boende: ca 640 st
 Minskat antal p-platser: ca 240
 Minskad parkeringsyta: 6 150 kvm (36 %)
 Tillkommande mobilitetsyta: ca 2 180 kvm
 Tillkommande byggnadsyta (inklusive nya mobilitetshus och påbyggnad av bostadshus): 37 440 kvm
 Tillkommande trädgård/bostadsgård: 4 249 kvm
 Tillkommande parkyta: 4 752 kvm
 Minskad yta övrig mark: 340 kvm
 Nytt parkeringstal: 0,45*

* Föreslagen lösning baseras på ett p-tal för nyproduktion på 0,1 p-platser/lgh samt att efterfrågan på befintlig parkering minskar med 60 % till följd av bla pris och mobilitetsåtgärder. Ytan för delad mobilitet uppgår till 2,2 kvm/befintlig och ny lgh.

FÖRE

Från parkeringshav



Husingeplan och Gullingeplan med dagens bebyggelse, trafik och parkeringslösning.

EFTER

...till grannskapspark, mobilitetshus och nya bostäder



Rikare grannskap: fler lägenheter och boendeformer, mobilitetshus med grannskapskontor och delade ytor för mobilitet och aktivitet och en ny grannskapspark som blir kvarterets nya mötesplats.

FÖRE

Från säckgata med parkeringshus...



EFTER

...till gångfartsgata med mobilitetshubb, nya radhus och fler lägenheter



Nyréns Arkitektkontor, Normaimages

6.3 POTENTIAL OCH UTMANINGAR

Potential

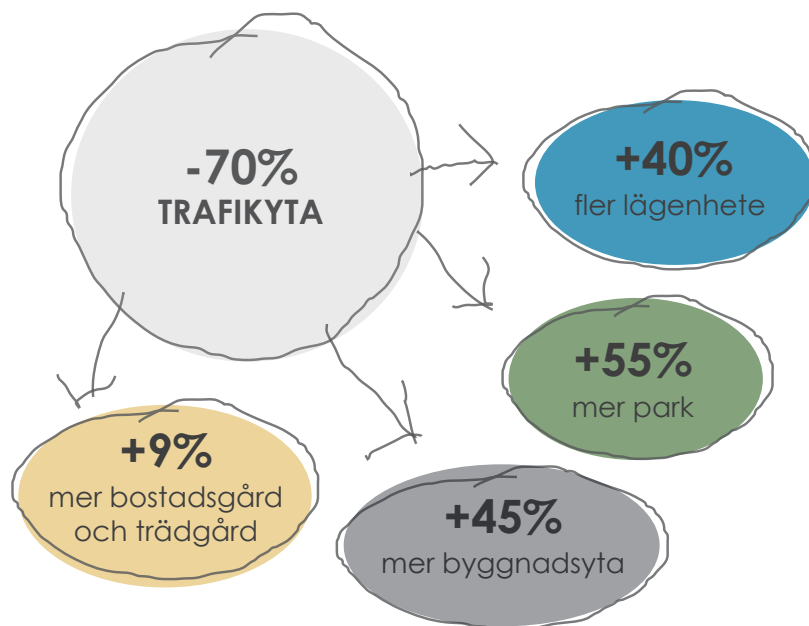
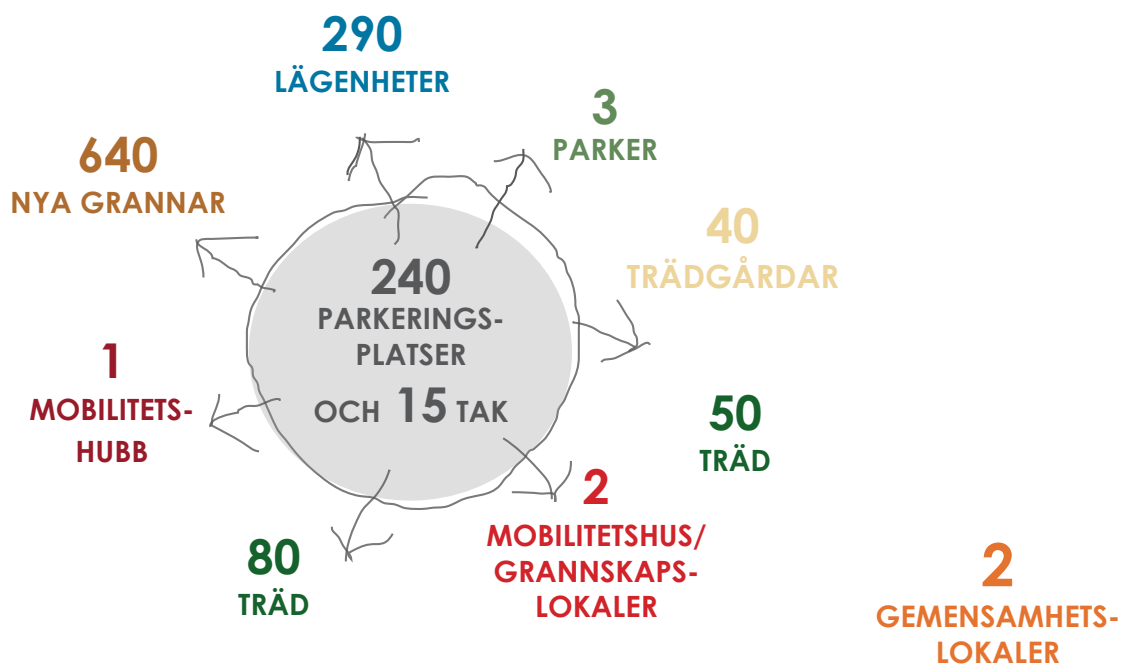
Med grundläggande åtgärder för att effektivisera dagens parkering och förbättra mobiliteten kan Tensta utvecklas t.ex. genom att omvandla dagens parkeringsanläggningar till mobilitetshus och frigöra yta för tre nya parker. Med mer genomgripande förändringar möjliggörs även ett större tillskott av bostäder.

Med föreslagna stadsbyggnadskoncept och mobilitetslösningar finns potential för:

- *Nya bostäder* genom påbyggnad av bostadshus, parkeringsgarage och markparkering.
- *Större mångfald* i området med nya bostadstyper (radhus, påbyggnadsvåningar och slutna kvarter).
- Två parkeringsanläggningar som kan omvandlas till mobilitetshus som försörjer området. Mobilitetshubb i nytt kvarter.
- *Tryggare och mer levande gator* med trapphus, bostadsentréer och mobilitetslokaler som vänder sig mot gata.
- *Bättre parktillgång* med tre nya parker som tillför nya kvaliteter. Stor kvarterspark som kan bli en ny målpunkt i området.
- *Mer barnvänligt grannskap*, större rörelsefrihet för barn och unga med gångfartsgata och ökad trygghet. Mer yta för lek och häng med nya parker.
- *Mer grönyta för klimatanpassning och biologisk mångfald.*
- *Högre trafiksäkerhet*, mindre buller och störningar från trafik.
- *Mer ytor och funktioner för gemenskap och delning* med mobilitetshus och gemensamhetslokaler.

Utmaningar

- Påbyggnader och trädgårdar på tak kan innebära tekniska och ekonomiska utmaningar.
- Dagens låga fastighetsvärden gör det svårt att klara projektekonomi vid nyinvestering.
- Trygghetsfrågor kan vara svåra att lösa i större mobilitetsanläggningar.
- En sänkning av områdets höga parkeringstal utmanar rådande normer och kräver nytänkande, där också dagens låga parkeringsavgifter på allmän plats (gatumark) ses över.
- Minskad tillgång till parkeringsplatser (mindre antal, längre avstånd) till förmån för nya mobilitetstjänster förutsätter ett grundligt förankringsarbete hos de boende, där olika insatser för att uppmuntra beteendeförändring blir viktiga.



Fallstudie LARSBERG

GENOMFÖRANDE

7. HINDER OCH UTMANINGAR

7.1 UTMANINGAR INOM FYRA OMRÅDEN

8. STRATEGIER OCH VERKTYG

8.1 KUNSKAP, ERFARENHET OCH RÅDIGHET

8.2 LAGSTIFTNING, RIKTLINJER OCH PRAXIS

8.3 NYA MOBILITETSTJÄNSTER OCH ARBETSSÄTT

8.4 ACCEPTANS OCH BETEENDEFÖRÄNDRING

8.5 DELAT ANSVAR FÖR OMSTÄLLNING

8.6 TIO STEG FÖR SNABBARE OMSTÄLLNING

7 HINDER OCH UTMANINGAR

7.1 HINDER OCH UTMANINGAR INOM FYRA OMRÅDEN

Tröghet i omställningen, trots stor potential

Fallstudierna visar på en stor potential till fler bostäder, mer grönska och bättre boendemiljö genom omvandling av trafik- och parkeringsytor i de studerade stadstyperna. Men trots att bostadsbristen är stor i många kommuner och behovet av att minska bilresandet är akut, går omställningen trögt. Istället för parkering är det ofta grönytor som tas i anspråk när bostadsområden och stadsdelar förtäts med nya bostäder. Nya mobilitetstjänster testas endast i begränsad omfattning i nyproduktion, och saknas i princip helt inom befintligt bostadsbestånd. Så vad hindrar en omställning i större skala? Hur kommer det sig att så få projekt genomförs?

Genom projektets fallstudier samt workshops med representanter från bostadsbolag, fastighetsförvaltare, byggaktörer, kommunala tjänstepersoner, konsulter, forskare och specialister inom stadsplanering, trafikplanering och mobilitetsfrågor har hinder och utmaningar identifierats inom fyra områden:

1. Kunskap, erfarenhet och rådighet
2. Lagstiftning, riktlinjer och praxis
3. Mobilitetstjänster och arbetssätt
4. Acceptans och beteendeförändringar

1 KUNSKAP, ERFARENHET OCH RÅDIGHET

- *Mod och handlingskraft:* Parkeringsfrågan är ofta känslig, då förändringar i reglering (tillstånd, avgifter) och utbud ofta upplevs som begränsningar/försämringar och därmed riskerar att väcka oro eller missnöje bland boende.
- *Splittrad rådighet:* Frågan om reglering och utbud av parkering kräver ett helhetsgrepp där en planeringsaktör sällan sitter på full rådighet. Komplexiteten ökar ytterligare när det är flera olika markägare som berörs. Det saknas idag rutiner och erfarenhet av att driva processerna framåt.
- *Brist på kunskap och erfarenhet:* Inom många organisationer saknas kunskap om parkering som styrmedel och erfarenhet av att aktivt arbeta med reglering och justerat utbud av parkering. Detta gäller såväl kommunala förvaltningar som bostadsbolag.

2 LAGSTIFTNING, RIKTLINJER OCH PRAxis

- *Brist på riktlinjer och policys:* Många organisationer saknar rutiner för hur ersättningsparkering ska kravställas och regleras.
- *Brist på samordning mellan parkering på allmän plats och kvartermark:* Kommunen upplever risker för överspill av boendeparkering till gatan om det inte kravställs "tillräckligt många" parkeringsplatser vid nybyggnation. För bostadsaktörerna är det svårt att ta ut parkeringsavgifter som täcker kostnaden för parkering när det är möjligt att parkera nästan gratis på gatan. Ofta saknas samordning mellan de krav som ställs och den reglering som råder.
- *Föråldrade policys och riktlinjer:* Lokala riktlinjer och policys är i många fall framtagna för 5 till 10 år sedan och är inte uppdaterade med hänsyn till ny kunskap om mobilitetstjänster eller efterfrågan på ett mer hållbart mobilitetserbjudande.

KOMMUNEN

- Oro för överspill av parkering till gatan om inte tillräckliga krav på parkering ställs
- Oro för kritik från medborgare som upplever brist på parkering
- Oro för att reglering och prissättning av parkering på allmän plats väcker missnöje eller inte är juridiskt möjligt

BOENDE

- Oro för minskat antal parkeringsplatser och höjda avgifter
- Mobilitetstjänster upplevs som dyra eller inte tillräckligt bra, särskilt om det är billigt och enkelt att parkera
- Få har testat mobilitetstjänster och därför tveksamma till nyttan med tjänsten

BOSTADSÅKTÖREN

- Svårt med prissättning av parkering, risk för missnöje bland boende och vakanser
- Övana att arbeta med andra mobilitetstjänster än bilparkering
- Dyrt att ersätta markparkering med parkering i garage
- Brist på ekonomiska incitament om det inte går att frigöra ytor för bostadsbyggande som täcker kostnader för ombyggnad

Exempel på upplevda hinder och utmaningar

3 MOBILITETSTJÄNSTER OCH ARBETSSÄTT

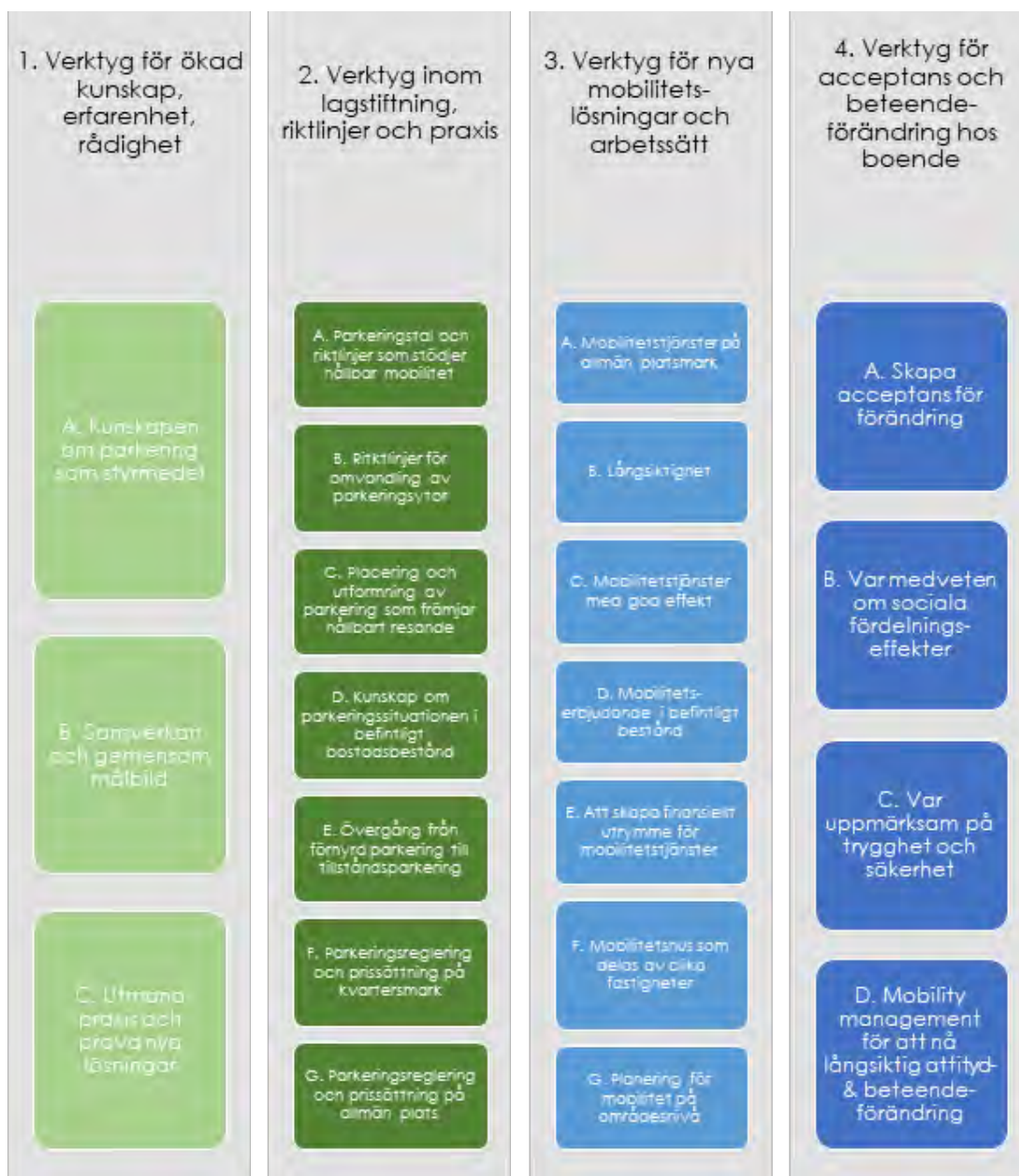
- *Behov av nya arbetssätt och affärsmodeller:* Utvecklingen inom mobilitetsområdet har gått snabbt de senaste åren med nya tjänster och ny teknik inom transportsektorn. Att ersätta en fysisk parkeringsplats med delade tjänster kräver både förändrade arbetssätt och affärsmodeller.
- *Oro för att de nya tjänsterna inte ska ge önskad effekt:* Det finns en oro för att de nya tjänsterna inte ger långsiktiga effekter eller kommer finnas kvar över tid. Tveksamheten kommer till uttryck såväl inom kommuner som hos bostadsbolag och fastighetsägare.

4 ACCEPTANS OCH BETEENDEFÖRÄNDRING

- *Förändringar är jobbiga.* Hos de boende kan förändringar innebära en oro och ett initialt missnöje, i synnerhet om information om syftet och fördelarna med förändringen har varit bristfällig. Vanor kan ta tid att förändra och kräver god kommunikation och tydliga incitament. Få har testat mobilitetstjänster och kan därför vara tveksamma till nyttan.
- *Initialt missnöje kan stoppa förändringen.* Politik och bostadsaktörer tenderar att vara lyhörda för det initiala missnöje som kan uppstå hos en del av de boende, trots att majoriteten accepterat eller upplever förändringen som positiv. Ängsligheten kan sätta stopp för förändring, ofta långt innan den tänkta nyttan har kunnat realiseras.

Sammanställning av hinder och utmaningar samt strategier och verktyg för genomförande

I kapitel 8 presenteras möjliga strategier och verktyg för att överbrygga de hinder och utmaningar som har identifierats under projektet Rikare grannskap. Möjliga lösningar illustreras också med exempel från verkliga fall. Nedan ges en översikt över olika strategier och verktyg samt vilka hinder de framför allt adresserar.



8. STRATEGIER OCH VERKTYG

8.1 KUNSKAP, ERFARENHET, RÅDIGHET

1A Kunskap om parkering som styrmedel

Förbättra kunskapen om parkering som styrmedel

Utvecklingen inom mobilitetsområdet går snabbt och i många kommuner finns ett behov av att uppdatera kunskapen. Ibland leder brist på kunskap och erfarenhet till att det blir svårt att förankra behovet av att reglera parkering, höja parkeringsavgifter eller minska kraven på antalet parkeringsplatser och i stället kravställa annan typ av mobilitet. Detta gäller både vid nybyggnation och i samband med att parkering byggs bort och ska ersättas. Risken för att det blir en parkeringsplats mindre än vad som efterfrågas behandlas som ett allvarigare problem än risken för att stå med för många platser. Oron beror många gånger på att det finns en okunskap om effektsamband kopplad till styrning av parkering och mobilitet. I grunden finns också ofta en oro för missnöje bland invånare/väljare. Parkeringsfrågan är politiskt känslig.

Ökad medvetenheten om potentialen i omställning

Genom att höja den allmänna kunskapsnivån kring parkerings- och mobilitetsfrågorna och sätta dem i ett större sammanhang kan det bli lättare att genomdriva de beslut som krävs för en hållbar omställning. Som visas i denna utredning finns bland annat tydliga kopplingar till minskad klimatpåverkan och till potential för fler bostäder, bättre boendemilljö och förbättrad rörlighet för ekonomiskt svagare grupper, frågor som ofta står högt på den kommunala agendan.

En generell kunskapshöjning på området kan göras exempelvis genom:

- Målbildsarbete, exempelvis kopplat till arbete med trafikstrategi, parkeringsstrategi eller specifikt för en stadsdel.
- Utbildningar, kurser och seminarium för politiker och tjänstepersoner.
- Informationsärenden till nämnder eller kommunstyrelse.
- Utveckling av nya former för samverkan kring mobilitetsfrågor inom kommunen och i projekten.
- Pilotprojekt, testbäddar eller temporära åtgärder



Temporära åtgärder kan vara ett sätt att pröva och utvärdera alternativ användning av parkering (Bild från Parkingday, tillfällig förvandling av parkeringsplats till fickpark, Nyréns Arkitektkontor)

Bygg kompetens och erfarenhet inom organisationen

Många fastighetsägare och bostadsbolag saknar idag organisation och kunskap i parkerings- och mobilitetsfrågor och är därmed dåligt rustade för att strategiskt arbeta med omställningen i det egna beståndet. Parkerings- och mobilitetsfrågorna berör flera fält, så som hållbarhet, ekonomi, kundrelation, kommunikation, fastighetsutveckling och fastighetsförvaltning. Därutöver finns behov av erfarenhet och ökad kunskap inom området hållbart resande och parkeringsplanering.

Flera fastighetsbolag har påbörjat ett internt förändringsarbete i syfte att skapa nya roller och öka kunskapen. Tjänster som projektledare mobilitet, mobilitetsansvarig och mobilitetschef har tillskapats i flera parkeringsbolag och fastighetsbolag, vilket signalerar att bolagen rustar sig för ett mer aktivt omställningsarbete.

1B Samverkan och gemensam målbild

Parkering och mobilitet berör många aktörer

Fysisk planering, trafikplanering, byggande och fastighetsförvaltning berör många olika aktörer med olika uppdrag och mål. Många gånger är det svårt att ta tillvara potentialen fullt ut på grund av svårigheter att samordna olika aktörer och intressen. Inom den kommunala organisationen finns inte sällan målkonflikter mellan olika förvaltningar och kommunala bolag och det kan vara otydligt vem som har ansvar och mandat att driva frågorna. Riskminimering och ansvarsluckor kan leda till suboptimering och begränsade resultat.

Mandat, ansvar och resurser i kommunen

Samordning kring mobilitetsfrågorna är avgörande för att påskynda omställningen. För att motverka problemen kan organisation och arbetsprocesser inom kommunen behöva ses över. På flera håll görs försök med sektors- eller förvaltningsövergripande mobilitetsgrupper och arbetsgrupper för att dela information och erfarenheter och diskutera frågor och hinder som dyker upp i olika skeden av planeringsprocessen. Ett problem kan vara att det saknas ett tydligt uppdrag och mandat att driva frågor eller fatta beslut. För att komma längre i arbetet är det viktigt ansvaret för det strategiska arbetet med parkerings- och mobilitetsfrågorna tydliggörs- och att det tillsätts resurser för att utreda identifierade problem och hinder.

Kommunala parkeringsbolag som driver på

I vissa kommuner ligger ett stort ansvar för att samordna parkerings- och mobilitetsfrågor på det kommunala parkeringsbolaget. Parkeringsbolagen driver arbetet med satsningar på mobilitets- och parkeringsanläggningar för samnyttjande på områdesnivå och kan även ansvara för införande av parkeringsavgifter och hantering av parkeringsköp. Flera kommunala parkeringsbolag prövar dessutom att skapa affärsmodeller och upplägg kopplat till mobilitetsfonder, mobilitetsköp och mobilitetstjänster. Parkeringsbolagen kan vara drivande i dialogen mellan kommun, privata fastighetsägare och byggaktörer med målet att lyfta fram positionerna för hållbarhet och uppnå en samsyn avseende reglering och parkeringsavgifter.

Sätta en gemensam målbild tidigt

Att redan tidigt i en planprocess skapa en gemensam målbild kring mobilitet och parkering mellan kommun, bostadsaktörer och fastighetsägare är ett sätt att säkerställa att det skapas goda förutsättningar för att nå långt i omställningen. Med ett tydligt mål blir det naturligt och nödvändigt att bygga gemensam kompetens, ta tillvara samordningsmöjligheter, nå samordning i reglering och prissättning, ta fram vägledning för beslut på olika nivåer och skapa trygghet i att den skönjbara potentialen kommer att kunna tas tillvara genom samverkan och samarbete.

Dialog under planprocessen

Ett möjligt sätt att samverka kring mobilitetsfrågorna i ett stadsutvecklingsprojekt kan vara att inrätta en byggaktörsdialog som involverar alla berörda aktörer. I vissa fall prövas modellen med en ankarbyggaktör, som kopplas in tidigt i processen för att bidra i områdets planering och säkerställa att genomförandefrågorna blir tillräckligt belysta. Att medverka i arbetet med att sätta mål för mobilitet och identifiera åtgärder och potential till samverkan blir en naturlig uppgift för ankarbyggaktören. Centralt är också dialogen med berörda boende, vilket berörs närmare i kap)

Kommunens viktiga roll

I det flesta fall är det naturligt att kommunen tar en aktiv roll i ett gemensamt målbildsarbete för att främja och driva på omställningen i befintliga stadsdelar och underlätta för de bostadsaktörer som vill ligga i framkant. Det finns också exempel på processer där byggaktörer själva tagit initiativ till samverkan kring en målbild och föreslagit gemensamma lösningar för mobiliteten. I dessa fall underlättar det om kommunen kommit långt i sin interna samordning och kan möta aktörernas ambitioner med insatser också när det gäller allmän plats.



Säker cykelparkering, cykelpool och cykelservice (Cykelkungen, Sveafastigheter)

EXEMPEL: Cykelkungen i Uppsala, ett pilotprojekt som bygger kompetens och erfarenhet

Cykelkungen är Uppsalas första flerbostadshus byggt med P-tal 0. Noll parkeringsplatser för bilar, men många för cyklar. I huset finns elbilspool, cykelpool, cykelverkstad, gym och bastu att tillgå för hyresgästerna. Uppsala kommun utlyste en markanvisningstävling där hållbara innovationer efterfrågades. Arkitekten Cord Siegel och Sveafastigheter tog fasta på Uppsala som cykelstad och har planerat ett boende som underlättar för cykling och vardagsmotion. Projektet har höjt kunskapen och skapat nya erfarenheter under processen. Den uppföljning som genomförs bidrar till ytterligare kunskap och möjlighet till utveckling. Som framgångsfaktorer lyfter Sveafastigheter vikten av en proaktiv kommun och samarbetet med en arkitekt i framkant när det kommer till mobilitetslösningar. *Det är viktigt att våga och orka tänka annorlunda.*



(Illustration Framtiden)

EXEMPEL: Målbildsarbete skapar förutsättningar för omställning i Framtidens bostadsbestånd

Det kommunala bostadsbolaget Framtiden i Göteborg förvaltar cirka 75 000 bostäder och har cirka 38 000 parkeringsplatser inom sitt bestånd. Framtiden har tagit fram en målbild i koncernen bestående av både byggande och förvaltande bolag:

2030 har Framtidenkoncernen ett attraktivt och effektivt mobilitetserbjudande som skapar förutsättningar för bostadsproduktion och bidrar till ett ökat hållbart resande.

Fyra frågeställningar är centrala i koncernens mobilitetsarbete:

- Hur skapar vi ett attraktivt mobilitetserbjudande för våra kunder?
- Hur skapar vi förutsättningar för fler bostäder och lägre produktionskostnader i Göteborg?
- Hur bidrar vi till ett mer hållbart resande i Göteborg?
- Hur säkerställer vi en god ekonomi och en effektiv verksamhet för vårt mobilitetserbjudande?

Målbilden har skapat en samsyn kring vad som ska uppnås och lyfts fram som en förutsättning för det förändringsarbete som nu pågår i Framtidenkoncernen kopplat till mobilitetstjänster, reglering av bilparkering och laddinfrastruktur.

1C Utmana praxis och pröva nya lösningar

Utveckla nya arbetssätt

För att kunna ta tillvara den potential till omställning och stadsutveckling som finns i bildominerade bostadsområden finns det behov av ny praxis inom flera områden där lagstiftning och regelverk inte har uppdaterats. Detta kräver att det finns aktörer, i detta fall ofta kommuner och fastighetsägare, som är beredda att pröva arbetssätt som stödjer utveckling mot en mer hållbar mobilitet och ett transporteffektivt samhälle, trots att det finns osäkerheter i det juridiska och/eller ekonomiska utfallet. Flera av de verktyg och exempel som beskrivs i detta kapitel kommer med bakgrunden att någon aktör har gått före och prövat en lösning som utmanar etablerade regelverk och arbetssätt.

Etablera pilotprojekt som arbetsmodell

Att genomföra pilotprojekt är i många organisationer ett etablerat och framgångsrikt arbetssätt för att frånga standard och pröva nytt. Ibland genomförs piloter tillsammans med, eller som en del av, forskningsprojekt, vilket kan borga för en gedigen uppföljning av de lösningar som testas. Att etablera pilotprojekt som arbetsmodell kan vara ett sätt för kommuner, fastighetsägare och byggaktörer att kontinuerligt driva utveckling och innovation.

Låt varje lyckad pilot sätta ny standard

Med tanke på klimatutmaningarna är omställningsarbetet akut. Utvecklingen av nya mobilitetstjänster sker snabbt, men planeringsprocesserna både för nybyggnation och förtätningsprojekt är långa. För att nå en snabb omställning, går det inte alltid att vänta in slutliga resultat från genomförda pilotprojekt. Nya steg behöver tas kontinuerligt. Det är angeläget att även delresultat



EXEMPEL: MoBo III Mobilitetshus i Rissne

Forsknings- och innovationsprojekt är ett sätt att pröva nya lösningar och flytta fram kunskapsnivån. Ovan illustreras förslag till omvandling av ett parkeringsdäck till mobilitetshubb, som med en påbyggnad i trä kan ge femtio nya ungdomsbostäder. Illustrationen har tagits fram i innovationsprojektet MoBo III av arkitektkontoret Theory Into Practice för Fastighets AB Förvaltaren.

Flera av de strategier och exempel som beskrivs i detta kapitel har sin bakgrund i att någon aktör har gått före och prövat en lösning som utmanar etablerade regelverk och arbetssätt.



Illustration Liljewall Arkitekter

EXEMPEL: P-tal 0 hus i Upplands Väsby genomförs som pilotprojekt

En detaljplan för nya bostäder med små lägenheter i centrala Upplands Väsby har tagits fram med ett parkeringstal nära noll, det vill säga endast handikapp-, besöks- och bilpoolsparering. På initiativ av bostadsaktören Laterre har kommunen drivit planen som ett pilotprojekt "för att pröva mobilitets-tjänster som alternativ till kommunens parkeringsnorm". Projektet planeras färdigställas under 2023 och ägs idag av John Mattson AB. "En framgångsfaktor under detaljplaneprocessen var en engagerad planarkitekt som blev en viktig länk mellan bostadsaktören och den lokala politiken".

8.2 LAGSTIFTNING, RIKTLINJER OCH PRAXIS

2A Parkeringstal och riktlinjer som stödjer hållbar mobilitet

Vad gäller juridiskt?

Ett hinder som uppmärksammats i flera projekt är att det finns en osäkerhet bland kommuner och fastighetsägare kring vad som är juridiskt möjligt att genomföra när det gäller parkeringstal och parkeringsnivåer. Ofta leder detta till att onödigt höga krav på parkering ställs, vilket gör det svårt att fullt ut nyttja parkeringsverktöget för att stimulera till omställning. Tvärtom riskerar de höga parkeringsnivåerna att cementera dagens resmönster och bilberoende.

Parkering styrs i plan- och bygglagen

Kommunens möjlighet att ställa krav på parkering styrs av ett antal lagar, förordningar och föreskrifter, till exempel plan och bygglagen, PBL, plan- och byggförordningen, PBF och Boverkets byggregler, BBR. I PBL (Plan- och bygglagen (2010:900, 8 kap. 9–10 §) anges att en tomt *eller i närheten av den i skälig utsträckning* finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

Friyta ska prioriteras framför parkeringsyta

Noteras kan här att PBL också förtydligar att utrymme för friyta ska prioriteras framför utrymme för parkering. Detta betyder att om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta för lek och utevistelse och parkering, så ska i första hand friyta ordnas. Friytekravet är starkare.

Från krav på parkering till krav på mobilitet

PBL reglerar idag endast bilparkering och ställer inga krav på andra former av mobilitetsåtgärder. På regeringsnivå ligger förslag på en breddning av lagens skrivningar till att omfatta mobilitet och inte bara parkering (SOU 2021:23). Lagförändringen skulle ge kommuner tydligare stöd för att ställa krav på ytor för andra mobilitetsåtgärder än parkering (såsom ytor för bilpool, cykelpool och leveransboxar). I praktiken är det flera kommuner som redan idag tolkar och tillämpar lagen på det sättet.

Flexibla parkeringstal

Det vanligaste sättet att säkerställa tillgång till bilparkering i nybyggnation är att tillämpa minimaltal, det vill säga att ange det minsta antal parkeringsplatser som en fastighetsägare måste tillskapa eller på annat sätt tillgängliggöra för att få bygglov.

Det finns idag mycket forskning som visar att höga minimaltal leder till färre bostäder, högre konstruktionskostnader, högre hyror, ökad andel biltrafik, högre bilnehav och större klimatbelastning. Mot denna bakgrund har tillämpningen av *flexibla p-tal* blivit allt vanligare, vilket innebär att kommunen ger möjlighet att anlägga färre parkeringsplatser förutsatt att aktörerna arbetar med mobilitetsåtgärder som ger minskat bilnehav och underlättar för alternativa färdmedel.

Platsanpassa och uppdatera utifrån ny kunskap

Många kommuner har till sina flexibla parkeringstal checklistor med mobilitetsåtgärder och mobilitets-tjänster som krävs för att motivera en viss reduktion av parkeringstalet. Ett dilemma är att denna typ av listor snabbt blir otidsenliga och inte alltid är optimala utifrån förutsättningarna i varje specifikt projekt. Det är viktigt att kunna platsanpassa krav och rekommendationer och uppdatera checklistan utifrån ny kunskap.

Kommunen råder över parkeringstal och reglering

Värt att poängtera är att kommunen har rådighet över krav i form av parkeringstal och andra parkeringsriktlinjer (som villkor för reducerade parkeringstal) samt pris och reglering på allmän platsmark. Kommunen har därmed verktyg för att minska risken för överutbud av parkering och skapa förutsättningar för fastighetsägarna att erbjuda bredare mobilitetslösningar.

Dags att införa maxnorm för parkering?

I Sverige är parkeringstal ett etablerat verktyg för att styra hur många parkeringsplatser som är skäligt att tillskapa. Parkeringstalen börjar emellertid ifrågasättas, eftersom de tenderar att bli ett medel för att säkerställa att dagens "behov" tillgodoses och blir därmed ett sätt att hålla fast vid rådande bilplaneringsnorm.

Många byggaktörer önskar idag anlägga färre parkeringsplatser än gällande parkeringstal. Inte minst gäller detta i centrala lägen med god kollektivtrafik och höga markpriser. Det finns kommuner som har valt att helt avskaffa krav på antal parkeringsplatser vid förtätning. I debatten lyfts också frågan om att ersätta minimaltal med maxtal för att hålla nere bilresandet. Eller att avskaffa parkeringstalen helt, t ex för centrala områden. Det blir då upp till byggaktörerna (marknaden) att bedöma om det finns ekonomi i försäljning av parkeringsplatser. Detta kan jämföras med hur tillgången till andra boendekvaliteter och förmåner styrs av betalningsviljan.



EXEMPEL: Trelleborg slopar krav på parkering vid förtätning

I Trelleborgs översiktsplan är det övergripande målet att bygga tät blandstad nära befintlig service, infrastruktur och kollektivtrafik. Samhällsbyggnadsförvaltningen såg behov av att uppdatera den gällande parkeringsnormen för att möjliggöra förtätning i staden.

I Maj 2020 fattade kommunfullmäktige beslut om en revidering av parkeringsnormen för personbilsparkeering för boende i samband med bygglov för nya bostäder. Kommunen ställer inte längre krav på parkeringsplatser för boende eller besökare till bostäder vid förtätning i stadskärnan. Det är upp till byggaktören att föreslå hur mycket parkering för personbil som ska ordnas utifrån förutsättningarna i varje enskilt projekt.

EXEMPEL: Gröna p-tal

Stockholms stad har tagit fram riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal för att främja mobilitetsåtgärder som ger minskat bilinnehav och underlättar för alternativa färdmedel.

EXEMPEL: Oslo vill ersätta minimikrav med maxnorm

Oslo kommun har tagit fram ett förslag som innebär att minimikravet för bilparkering helt tas bort, oavsett geografisk plats. Istället införs begränsningar för hur många parkeringsplatser som får byggas, dvs maxnormer. Detta ger byggaktörerna möjlighet att själva bedöma om det finns ekonomi i försäljning av parkeringsplatser. Syftet med den nya parkeringsnormen är att minska trafiken och underlätta ökad användning av cykel och delade fordon, i linje med Oslos klimatmål och mål för trafikminskning. Med förändringen blir parkeringsnormen en biltrafikreducerande miljöåtgärd.

2B Riktlinjer för omvandling av parkeringsytor

Riktlinjer och praxis saknas

Bland många kommuner, byggaktörer och bostadsbolag finns en upplevd osäkerhet om vad som ska gälla när befintliga parkeringsplatser tas i anspråk för nybyggnation eller när det behöver göras större upprustningar, ombyggnader eller rivningar av dagens slitna parkeringsanläggningar. Det är få kommuner som har tagit fram riktlinjer för hur eventuell ersättningsparkering ska hanteras och vilka parkeringstal som ska gälla. Bedömningar görs från fall till fall och det blir svårt för fastighetsägare och bostadsaktörer att förutse hur mycket parkering som behöver ersättas och vilka aspekter som ska beaktas.

Mobilitetsåtgärder för befintliga och nya bostäder

För att driva på omställningen och ta tillvara den potential till bostadsbyggande och effektivisering av markanvändningen som finns inom befintligt bostadsbestånd behöver dagens parkeringsriktlinjer för nyproduktion kompletteras med riktlinjer för hur befintligt bostadsbestånd och dess mobilitetslösning ska hanteras vid förtätning. Det gäller dels eventuella krav på ersättningsparkering (för de platser som tas i anspråk), dels riktlinjer som skapar incitament för att mobilitetsåtgärder införs och integreras med befintligt fastighetsbestånd i närområdet.

Krav på ersättningsparkering styr antalet bostäder

Bedömningen av om, och i så fall hur många parkeringsplatser som ska återskapas har stor påverkan på bostadspotential, ekonomi, stadsmiljö och klimatavtryck. Ett slentrianmässigt krav på ersättningsparkering lyfts av många bostadsaktörer fram som ett av de största hindren för förtätning. I praktiken blir det ofta ersättningskraven som styr hur många bostäder som kan byggas, och om det överhuvudtaget är möjligt för bostadsbolaget att få ihop sin kalkyl.

Juridiken ger stöd för att inte ersätta 1:1

Juridiken kring hur befintliga parkeringsytor kan bebyggas och relationen till befintliga fastigheters parkeringsbehov är komplex. Juridiskt har befintlig parkering skydd i plan- och bygglagens regler om hänsyn till befintliga fastighetsförhållanden och enskilda intressen. Trots att plan- och bygglagen ger starkt skydd för parkeringar som behövs finns inget statiskt 1:1-förhållande för att ersätta befintliga parkeringsplatser vid byggande. En bedömning bör därmed kunna leda till att parkeringsplatser kan flyttas eller tas bort.



Dagens parkeringsriktlinjer för nyproduktion behöver kompletteras med riktlinjer för hur befintligt bostadsbestånd ska hanteras vid förtätning. Bland annat är det viktigt att skapa incitament för att de mobilitetsåtgärder införs integreras med befintligt fastighetsbestånd och främjar hållbar mobilitet även där. (Bild från Sköndal)

Att inte ersätta bilparkering rakt av är eftersträvarvärt eftersom ambitionen är att bilnehavet succesivt ska minska i takt med att bättre förutsättningar till alternativa färdmedel skapas.

Samma p-tal för befintligt och nytt

Vid lika lokala förhållanden bör samma parkeringsnorm kunna användas för ny och befintlig bebyggelse. Detaljplanen för de befintliga bostäderna reglerar inte juridiskt p-talet och behöver inte ändras om valet är att göra en ny detaljplan där parkeringsytor tas i anspråk. Så länge en utredning görs av dagens efterfrågan på bilparkering för att säkerställa att tillräcklig hänsyn tas till enskilda intressen finns det i många fall möjlighet att minska det fysiska antalet parkeringsplatser. Lägg även till: Detta baseras på IVL och Framtidens utredning Parkerings- och mobilitetstjänster för en hållbar stad, där lagrum, intervjuer och praxis i frågan redogörs. Däremot måste parkeringsefterfrågan både i de nya och de befintliga bostäderna tillgodoses för att bygglov ska ges. Den nya detaljplanen behöver redovisa dessa lösningar. *Det viktigt att notera det finns problem med att använda dagens bilbeläggning som grund för bedömning av behovet av ersättningsparkering. Detta då beläggning och efterfrågan på parkering göds av dagens utbud och prissättning.*



En parkeringsinventering för fastigheterna Saima 1 och Kotka 1 i Akalla visade att knappt hälften av parkeringsplatserna idag hyrs ut till närboende. Bild från dagens parkeringsanläggning. (Flygbild Peter Lydén)

EXEMPEL: Parkeringsinventering ger kunskap om dagens parkeringssituation (Akalla)

Det kommunala bostadsbolaget Svenska Bostäder i Stockholm vill utveckla två fastigheter i Akalla med cirka 380 nya lägenheter, förskola och lokaler, bland annat genom byggande på parkeringsyta. För de nya bostäderna bedöms 187 nya parkeringsplatser behövas.

På de aktuella fastigheterna finns idag två parkeringsdäck som sammanlagt rymmer 664 parkeringsplatser. Anläggningarna har snart uppnått sin tekniska livslängd och står inför omfattande reovering. När de uppfördes på 1970-talet planerades för ett högt parkeringstal jämfört med idag.

I kommunen saknas idag riktlinjer för hantering av ersättningsparkering. Som grund för bedömning av ersättningsbehovet genomfördes därför en omfattande parkeringsinventering. Inventeringen visade att knappt hälften av platserna hyrs ut till närboende idag.

En stor del av de parkeringsplatser som behöver ersättas visade sig kunna fördelas på vakanta platser i Svenska Bostäders närliggande garage samt genom viss ny markparkering. Cirka 30 platser behöver också tillskapas i de nedgrävda garage som ska anläggas, vilket blir en belastning av ekonomin för de nya bostäderna.

Kommentar: En brist i tillvägagångssättet med enbart parkeringsinventering som grund för bedömning av ersättningsbehov är att ingen analys görs av hur dagens överutbud och låga prissättning på parkering påverkar uthyrningsgraden.

EXEMPEL: Nya anvisningar för ersättningsutredning i Göteborg

Göteborg har till sin process för mobilitets- och parkeringsutredning tagit fram anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering. Grunden är att när befintlig bebyggelse har tillgång till fler parkeringar än vad som krävs enligt dagens riktlinjer behöver överskottet inte ersättas.

2C Placering och utformning av parkering som främjar hållbart resande

Krav på nedgrävt garage kan försvåra omvandling

De krav som kommunen ställer på ny parkering i samband med detaljplanläggning för nya bostäder kan i vissa fall skapa hinder för omvandling av befintliga parkeringsytor. Exempel på ett sådant krav är att ny parkering ska anläggas i nedgrävda garage. I täta och centrala områden kan det finnas motiv för att anlägga parkeringsgarage, men generellt finns det många skäl att undvika sådana krav. Bland annat är det mycket kostsamt och påverkar därmed möjligheten för bostadsaktören att få ihop sin bostadsaffär.

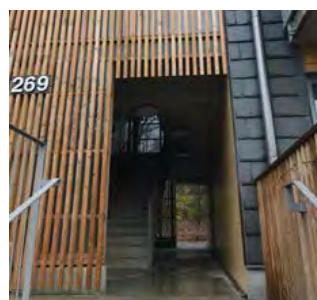
Parkeringsgarage en osäker investering

Varje garageplats kostar cirka 350 000 – 450 000 kr att bygga enligt uppgifter från 2018. I dagsläget är det sannolikt ännu mer, på grund av ökade kostnader för byggmaterial. I flera projekt har kostnaden för nedgrävda garage överstigit 500 000 kr kronor per plats. Malmö stad beräknar att garageplatser i underjordiskt garage motsvarar 12% av byggkostnaden för en trerumslägenhet på 75 kvadratmeter.

Att investera i dyra garagelösningar bedöms av flera fastighetsägare vara en osäker investering, med hänsyn till att avskrivningstiden är lång samtidigt som osäkerheter i framtidens mobilitetslandskap och begränsningar i anläggningarnas alternativ användning ökar risken för att avkastning utebli.

Risk för parkeringsflykt och vakanser

I områden med lägre mark- och bostadspriser kan det vara svårt att prissätta garageplatser så att intäkterna täcker parkeringens kostnader. Beräkningar gjorda av Evidens visar att den verkliga kostnaden, oaktat drift- och underhållskostnader, kan vara så mycket som 4000 kronor i månaden. I många fall finns också billigare alternativ för bilparkering i närheten, vilket kan leda till önskad parkeringsflykt (parkering i andra områden) och vakanser i garaget.



Mobilitetshus skapar flexibilitet för framtiden

Ett bättre alternativ till garage under fastighet eller ytkrävande markparkering är att samla mobilitetstjänster och bilparkering för flera fastigheter i gemensamma mobilitetshus som ger bättre förutsättningar både för ekonomi och framtida flexibilitet. Mobilitetshuset kan vara omvandlingsbara och samla såväl parkering som andra mobilitetstjänster, som bilpool, cykelpool och cykelservice. Bottenvåningen kan också rymma service-lokaler och delade lokaler för återbruk, verkstad, idrott, bastu, fest och grannskapskontor.

Inventera befintliga resurser

I såväl stora som små projekt är det emellertid angeläget att i större utsträckning än idag nyttja befintlig yta för bilparkering innan beslut om att bygga nytt. Det är också viktigt att kraven på utformning inte är statiska. Med viss flexibilitet i kraven kan lösningarna anpassas till nya förutsättningar i syfte att främja hållbart resande, ökat samnyttjande och minskat behov av att bygga ny parkering.



Nedgrävda garage försvårar för lokal dagvattenhantering, omöjliggör stora träd och begränsar möjligheten att skapa bra bostadsgårdar. Exempel på underbyggda bostadsgårdar med hårdgjord yta och konstgräs.

Nackdelar med nedgrävda parkeringsgarage

- Det innebär en mycket hög kostnad och påverkar därmed möjligheten för bostadsaktören att få ihop bostadsaffären.
- Parkeringskostnaden överstiger de boendes betalningsvilja, vilket betyder att kostnaden behöver läggas på hyran eller bostadspriset. Detta innebär att alla boende betalar för parkeringsgaraget, oavsett om de har bil eller inte.
- Nedgrävda garage medför höga kostnader för ersättningsparkering då anläggningskostnaden är betydligt högre än för andra typer av bilparkering.
- Garage under respektive fastighet medför hinder för samnyttjande av parkering mellan fastigheter och på områdesnivå, vilket ofta resulterar i att fler parkeringsplatser behöver byggas.
- Det är en oflexibel lösning om behovet av bilparkering minskar framöver. Alternativanvändningen av garage är begränsad.
- Nedgrävda garage försvårar för lokal dagvattenhantering, omöjliggör stora träd och begränsar möjligheten att skapa bra bostadsgårdar.
- De har tätskikt med begränsad livslängd vilket ger stora framtida underhållskostnader.
- De ger en klimatbelastning som kan uppgå till mellan 50-60% av den samlade klimatbelastningen från ett bostadsprojekt.
- Nedgrävda garage leder till att de boende får bilparkering nära bostaden, betydligt närmre än till kollektivtrafiken, vilket ger en ökad bilanvändning.

2D Kunskap om parkeringssituationen i befintligt bostadsbestånd

Beläggningen överstiger sällan 80 procent

För att kunna ställa rätt krav och ta tillvara den potential till omställning som finns lokalt behövs kunskap om dagens resvanor, behov och parkeringssituation. Genomförda beläggningsstudier för flera av koncernen Framtidens parkeringsbestånd i Göteborg har visat att beläggningen nattetid sällan överstiger 80 % av antalet uthyrda parkeringsplatser och att andelen uthyrda platser endast uppgår till cirka 90%, trots att det även inkluderar uthyrning till externa kunder. Detta förklaras av exempelvis nattarbete och resor och tyder på större potential för samnyttjande av boendeparkering än vad man tidigare utgått ifrån.

Checklista för insamling av information

I många kommuner finns utarbetade mallar eller praxis för hur en mobilitets- och parkeringsutredning ska se ut i plan- och byggprocessen. Mindre vanligt är att det finns stöd för hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i det befintliga bostadsbeståndet. Följande frågor kan användas som en checklista för att säkerställa att relevant information samlas in:

1. Vad har kommunen för mål och riktlinjer avseende mobilitet och parkering och hur ser de juridiska förutsättningarna ut?
2. Vad är det för typ av bebyggelse i området och hur ser socioekonomiska faktorer ut?
3. Hur ser tillgängligheten ut idag avseende olika trafikslag?
4. Var finns parkering, vad kostar den och hur används den?
5. Vilken service finns i närområdet inom gång- och cykelavstånd?
6. Fastighetens förutsättningar och behov



EXEMPEL: Infartsparkering på lokalgator och parkeringstorg i Högdalen

En parkeringsinventering i Högdalen visade att beläggningen inom flera av bostadskvarteren och på gatuparkering nära tunnelbanestationen generellt var hög. Nummerskrivning visade emellertid att stor andel av gatuplatserna används som pendelparkering. Cirka 30 procent visade sig ha adress utanför området.

Faktorer som påverkar beläggningen

I en mobilitetsutredning är det viktigt att dra korrekta slutsatser, exempelvis från beläggningsstudier. Genomförda studier har visat att beläggningen påverkas av bland annat:

- Vem som tillåts hyra parkering (endast de som är skrivna på fastigheten eller även externa kunder)
- Hur många parkeringsplatser som varje hushåll tillåts hyra
- Om fordonet får vara avställt
- Prissättningen av parkering

Dessutom påverkas bilinnehavet (och därmed beläggningen) av faktorer som närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och mobilitetstjänster.

2E Övergång från förhyrd parkering till tillståndsparkering

Tillståndsparkering frigör parkeringsyta

Att övergå från ett system med förhyrd bilparkering (där boende hyr en specifik plats) till tillståndsparkering (där boende ges tillstånd att parkera i en anläggning eller inom ett område) är en förutsättning för att parkering ska kunna samordnas och samnyttjas och är därmed en viktig nyckel till effektivisering av parkeringsytan, som grund för omvandling.

Möjliggör resurseffektiv laddinfrastruktur

Övergång från förhyrd parkering till parkeringstillstånd är även av betydelse för en resurseffektiv utbyggnad av laddinfrastruktur, vilket förutsätter en flexibel användning av parkering och laddplatser. Med tillståndsparkering blir laddplatserna tillgängliga för fler och behovet av utbyggd laddinfrastruktur minskas.

Stimulera till omreglering i flexibla parkeringstal

Övergången beskrivs ibland som juridiskt krånglig och svår att få gehör för av de hyresgäster som blir av med en reserverad parkeringsplats. För att möta upplevda hinder finns utarbetade rekommendationer som tagits fram baserat på erfarenheter från genomförda omregleringar. Kommunen kan också stimulera till omreglering genom att ha med begränsning av fasta parkeringsplatser som en valbar mobilitetsåtgärd i tillämpningen av flexibla parkeringstal.

För att kunna ta tillvara den potential till omställning som finns lokalt behövs kunskap om dagens resvanor och parkeringssituation. Ofta visar det sig att beläggningen på dagens parkering endast uppgår till 80%, vilket ger en potential för snabb effektivisering.

Rekommendationer som stöd för omreglering från förhyrd parkeringsplats till parkeringstillstånd

- Säkerställ att förhyrd bilparkering inte ingår som en del i bostadsavtalet innan avtal om förhyrd bilparkering sägs upp och hyresgästen erbjuds att köpa ett parkeringstillstånd.
- Kontrollera om besittningsskydd finns för aktuella parkeringsplatser. Markparkering klassas juridiskt som lägenhetsarrende och då finns inget besittningsskydd. Garageplatser kan däremot klassas som lokalhyresavtal varför besittningsrätt kan finnas med uppsägningstid 9 månader. I vissa fall kan en hyresgäst vara berättigad till skadestånd.
- Behandla den målgrupp som påverkas av förändringen separat, då det är de som kommer att ha synpunkter på genomförandet.
- Prisincitament kan vara ett verktyg för att skapa acceptans där en tillståndsparkering prissätts lägre än en förhyrd parkeringsplats på motsvarande plats.
- Motivera beslutet med önskade lokala effekter av regleringen, exempelvis frigjord yta för mobilitetstjänster och förbättrad boendemiljö (inte vilka effekter som eftersträvas på bolags- eller på tätortsnivå)
- Säkerställ att administrering av parkeringstillstånd görs i ett system där regler kan upprättas gällande vem som får köpa parkeringstillstånd på vilken yta. Sådana regler kan beröra exempelvis koppling till bostadskontrakt, antal tillstånd, fordonsägande och antal fordon/tillstånd.
- Följ upp och utvärdera användning och vid behov justera antalet aktiva tillstånd och/eller hur bevakning sker.

Utöver övergång till parkeringstillstånd bör parkering vara reglerad så att:

- Andrahandsuthyrning av parkeringsplatser undviks
- Fordonet måste vara påställt
- Parkeringsavgiften tydligt synliggörs på hyresavin

2F Parkeringsreglering och prissättning på kvartersmark

Billigt att parkera

Inom många bostadsområden är priset för parkering lågt. Priset motsvarar sällan den faktiska kostnaden för parkeringsplatsens drifts- och investeringskostnader och än mer sällan motsvarar det platsens markvärde. Bilägare subventioneras med låga parkeringsavgifter, vilket skapar orimliga förväntningar på parkeringsutbud och bidrar till högt bilinnehav.

Parkeringsavgiften styrs av fastighetsägaren

Prissättning av parkering styrs av fastighetsägaren och regleras ej av Hyreslagens regler om hyressättning. Värt att notera är att fastighetsägare som inte strävar efter kostnadstäckning för sina parkeringsplatser bidrar till att marknadsnivån och den allmänna uppfattningen om vad bilparkering kostar hålls nere, vilket drabbar de fastighetsägare som vill sänka parkeringstalet och verka för att bilparkeringen bär sig själv och inte belastar själva bostadsaffären. En subventionerad prissättning av parkering på kvartersmark bidrar också till att kommuner inte känner sig nödgade att införa kraftfullare reglering av allmän platsmark.

Kostnader för parkering läggs på alla boende

Ett annat motiv för att eftersträva en prissättning som ger täckning för parkeringsplatsernas kostnader är rättviseaspekten. I de fall kostnaden för parkering inte tas ut av dem som nyttjar parkeringsplatserna, läggs kostnaderna istället på hela boendekollektivet, antingen genom höjda hyror och avgifter eller genom höjda lägenhetspriser när det gäller bostadsrätter. Hushåll som inte har bil är med och finansierar parkeringsplatser de inte nyttjar. Även för dem som nyttjar parkeringsplats så är det angeläget att kostnaden för parkering särskiljs från hyran, så att kostnaden för parkering tydligt framgår.

Hög priskänslighet i många områden

Erfarenheter från flera studerade bostadsområden från 60- och 70-talet visar på en stor priskänslighet gällande kostnaden för bilparkering. En enkätstudie till boende visar att en avgift för bilparkering som i större utsträckning motsvarar den faktiska kostnaden för att anlägga och sköta en parkeringsplats (ca 1000 kr per månad) innebär att upp emot hälften av de svarande som äger bil anger att de skulle göra sig av med bilen. I realiteten är kanske andelen mindre, men en prissättning som bättre speglar parkeringens kostnader kan ändå antas minska bilinnehavet, inte minst bland hushåll som äger fler än en bil.

EXEMPEL: Mobilitetskalkylatorn

Sveriges Allmännyttan har tagit fram ett verktyg kallat Mobilitetskalkylatorn för att hjälpa fastighetsägare att bedöma vad deras parkering kostar att upprätthålla, hur stor del av kostnaden som täcks av parkeringsavgifter och hur stor del som täcks av andra intäkter, primärt hyror när det gäller hyresrätter. Verktyget ger stöd för bedömning av klimateffekter och tips om lösningar för att erbjuda mobilitet.



I boendekäter gjorda i Högdalen, Grimsta och Larsberg uppger uppemot hälften av de boende som äger bil att de skulle göra sig av med bilen om avgiften för parkering höjdes motsvarande faktiska kostnaden (Parkering på kvartersmark, övre bilderna Grimsta och Högdalen, nedre bilderna parkeringsgarage i Larsberg)

2G Parkeringsreglering och prissättning på allmän plats

Gatuparkering är ofta gratis

En stor del av landets gatuparkering är idag gratis och medger långtidsupställning, framför allt i mindre orter och utanför stadscentrum. Så länge gatuparkering är ett tillgängligt och billigt alternativ påverkas benägenheten att använda mobilitetstjänster och viljan att betala för parkering på kvartersmark negativt.

Parkeringsspill från kvartersmark till allmän plats

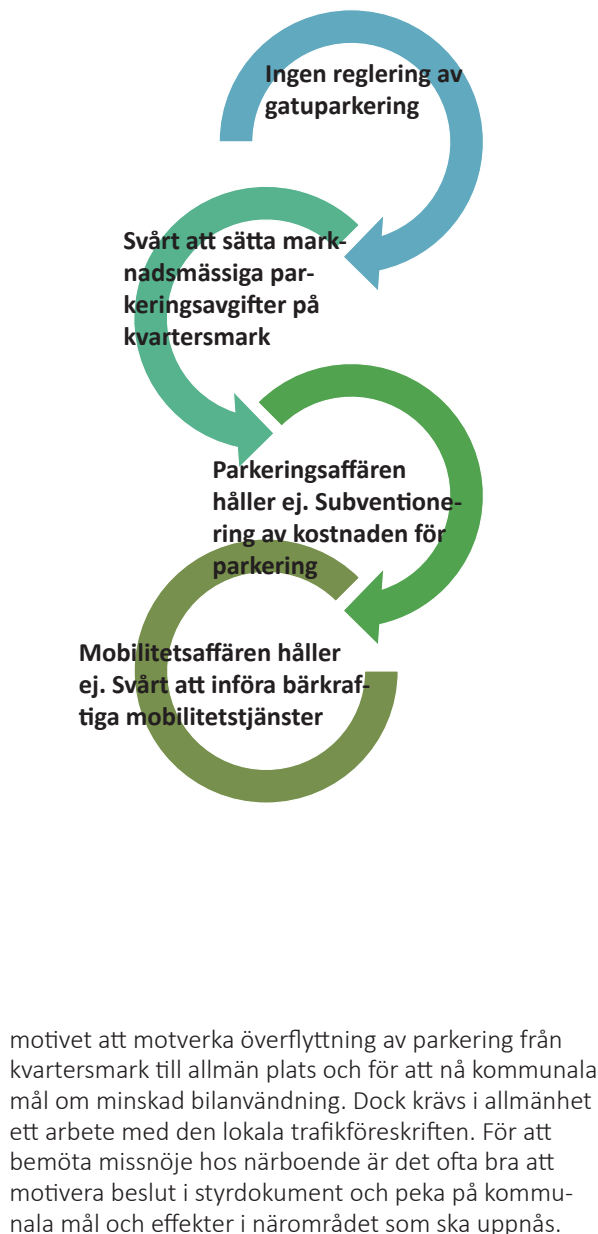
Hos kommuner och bland kringboende finns i många fall en oro för att boende väljer att parkera på gatan om det byggs för få parkeringsplatser på kvartersmark. Grunden till detta problem är att parkeringen på gatan eller på annan allmän platsmark ofta är oreglerad eller har en reglering och prissättning som medger billig eller gratis långtidsparkering. Detta skapar incitament för parkeringsflykt (parkering i andra områden) eller överspill (överflyttning) av parkering från kvartersmark till allmän plats. Detta fenomen uppstår ofta i områden utanför centrum eller stadskärnan där efterfrågan på parkering på allmän platsmark inte varit tillräckligt stor för att upplevas som ett problem och därför inte reglerats.

Kommunen styr pris och reglering på allmän plats

En bostadsaktör har ansvar för att prissätta parkering på kvartersmark och styra så att nya bostadsprojekt får en inriktning som (minst) ligger i linje med kommunens riktlinjer och mål. Kommunala förvaltningar och bolag har ansvar för att, i samband med förtätning, anpassa och harmonisera prissättning och reglering av parkering i närliggande bostadsområden så att så överflyttning av parkering från kvartersmark till allmän plats undviks. Reglering och prissättning är centrala verktyg i omställningen, där kommunen har en avgörande roll.

Juridiskt stöd för höjd avgift och reglering

Ett argument mot reglering och höjd parkeringsavgift på allmän platsmark som brukar lyftas fram är att det föreligger juridiska hinder. En genomgång av praxis gällande reglering och prissättning i områden där det byggs visar emellertid att så länge det görs en konsekvensutredning finns juridiskt stöd för att ta bort möjlighet att parkera på allmän plats, att införa tidsbegränsning eller att införa avgifter. Detta också med





Parkeringen på gatan och på annan allmän platsmarkär ofta oreglerad eller har en reglering och prissättning som medger billig eller gratis långtidsparkering. (Bild från Tensta)



Källa: Sundbybergs stad

EXEMPEL: Mobilitetsnorm + parkeringsstrategi Sundbyberg

Sundbybergs Stad har sedan några år tillbaka flexibla parkeringstal i sin "Mobilitetsnorm för Sundbyberg". Mobilitetsnormen har även kompletterats med dokumentet "Sundbybergs stads strategi för angöring och parkering" som nu genomgår en antagningsprocess. Med de två styrdokumenterna lägger Sundbyberg grunden för att förvaltning av allmän platsmark och krav på kvartersmark hänger samman vilket skapar goda förutsättningar för marknaden att bygga och förvalta fastigheter med ett hållbart mobilitetserbjudande.

EXEMPEL: Reglering av allmän plats i Örebro

Örebro kommun har beslutat om att reglera en del av kommunens allmänna platsmark med motivering att bidra till kommunens trafikmiljösmål. Ärendet har överklagats och kan, tillsammans med ett tidigare fall i Malmö, komma att ge praxis i hur detta kan tillämpas.

8.3 NYA MOBILITETSLÖSNINGAR OCH ARBETSSÄTT

3A Mobilitetstjänster på allmän platsmark

Bilpool på gata

Plats för mobilitetstjänster som bilpool och cykelpool kan vara svårt att hitta i redan bebyggda områden, särskilt om ägandet av mark- och bostadsbestånd är splittrat. I områden med splittrat ägande av bostadsbeståndet är det naturligt att kommunen tar ett samordnade ansvar för införandet av nya mobilitetstjänster som exempelvis bilpool. Idag råder förbud mot att upplåta allmän platsmark som parkeringsplats för bilpool, vilket försvårar placeringen av mobilitetstjänster som ska vara tillgängliga för flera fastigheter eller en hel stadsdel. Frågan behandlas i en statlig utredning (SOU 2020:22). Utredningen föreslår en ändring i trafikförordningen (1998:1276) som gör det möjligt att reservera plats för bilpool på allmän plats genom lokala trafikföreskrifter.

Detaljplanlägga mobilitetsytor som kvartermark

I väntan på en lagändring kan en lösning vara att ändra rådighet över den aktuella markytan, det vill säga att föra över mark från allmän plats till kvartermark genom att i detaljplan lägga kvartermark insprängd inom allmän plats. Därigenom kan ytor reserveras för delade mobilitetstjänster. Driften av dessa ytor sköts i regel av kommunen, medan uthyrningen av platserna administreras av kommunens parkeringsbolag. Detta tillvägagångssätt har bland annat tillämpats i nya bostadsområden som Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden i Stockholm och i Vallastaden i Linköping. Speciallösningen skapar en del utmaningar för staden under planeringsskedet, men ger vissa fördelar i driftskedet sett från bilpoolsföretagens perspektiv.

Fördelar med lösningen

- Det är eftertraktat av bilpoolsföretag då bilpoolstjänsten och de egna bilarna, tydliggörs i gaturummet för boende och besökare.
- Det är lätt att göra bilpoolsbilarna öppna för medlemmar i ett större område.
- Bilpoolsleverantörer och kunder slipper trassla med koder till privata garage.
- Fastighetsägaren slipper den potentiella konflikten med öppen bilpool på privat fastighet/i privat garage – där de boende egentligen inte vill ha "spring" av människor som inte bor i fastigheten.



EXEMPEL: Bilpool på gata, planlagd som kvartermark.

I Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden i Stockholm har ett antal bilpoolsplatser möjliga för bilpoolsföretag att förhyra, skapats på "till synes gatumark". Lösningen har möjliggjorts genom att ytorna i detaljplan redovisas som kvartermark. Bilpoolsplatserna är insprängda i den vanliga gatuparkeringen och hanteras av kommunens parkeringsbolag. Sammanlagt finns omkring 60–70 bilpoolsplatser av denna typ i de två områdena. Bildkälla: Stockholms stad

Nackdelar med lösningen

- Det är oflexibelt att rita in bilpoolsplatser i detaljplan eftersom ändringar i detaljplan är både arbets- och tidskrävande.
- Kommunens avtal för skötsel av gator, exempelvis sopning och snöröjning avser just gatumark. Per definition är bilpoolsplatserna inte gatumark och därmed är ramavtalade entreprenörer inte skyldiga att snöröja och städa bilpoolsplatserna.
- Det är dyrt att upphandla och organisera skötselavtal för fläckvis utspridda bilpoolsplatser.
- Vid snöfall behöver bilpoolskunder eller bilpoolsföretag skotta fram insnöade och inplogade poolbilar på samma sätt som alla andra bilägare och vid städgata gäller samma flyttkrav för bilpoolsbil som för privata bilar.

3B Långsiktighet

Mobilitetstjänster som garanteras över tid

Ett problem när krav på bilparkering började ersättas med mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster, är att vissa av tjänsterna har försvunnit över tid. Ibland har detta berott på marknaden, exempelvis att användningen av tjänsten varit för låg och att leverantören därför slutat leverera tjänsten. Många gånger har det också berott på att fastighetsägare har slutat att stödfinansiera tjänsten, antingen för att det inte har funnits några krav från kommunen att tjänsten ska upprätthållas under en längre tid eller för att kraven inte följts upp.

Civilrättsliga avtal

En praxis som börjar växa fram är att mobilitetstjänster kopplade till flexibla p-tal ska säkerställas under tio år. Därtill har kommuner börjat komplettera förfarandet med civilrättsliga avtal som även kan knytas till vite. Likställighetsprincipen bör gynnas av en utveckling där fastighetsägare som aktivt arbetar för att säkerställa en hållbar mobilitet i sina fastigheter kan konkurrera med aktörer som är mer halvhjärtade i sin ambition om fastighetens tillgänglighet. Att ställa och befästa krav samt följa upp dessa är en viktig uppgift för kommunerna.

Ställ rimliga krav på uppföljning

Samtidigt bör krav som ställs på mobilitetstjänster och uppföljningen av dessa vara rimliga i förhållande till de krav som ställs på bostadsaktörer som endast väljer att bygga parkeringsplatser. Exempelvis ställs inga krav på att en bostadsaktör som bygger fler parkeringsplatser än gällande p-norm ska följa upp; hur många platser som verkligen byggdes, hur många platser som finns kvar efter x år, om platserna är uthyrda och om de hyrs av andra än de som är skrivna i fastigheten.

Behåll möjligheten att justera mobilitetserbjudandet

En risk som kvarstår är att det i genomförandeskedet görs missbedömningar av vilka mobilitetsåtgärder- och tjänster som de framtida användarna kommer att efterfråga. Här är det viktigt att fastighetsägaren är lyhörd och kontinuerligt justerar fastighetens mobilitetserbjudande så att det passar målgruppen. Kommunen behöver ha en flexibilitet så att det är möjligt att godkänna justeringar i det upplägg som föranledde bygglov.

Det finns mycket att vinna på att integrera mobilitetslösningar för en ny exploatering med omkringliggande bostadsbestånd. Dels finns då en grupp att analysera för att se vilka tjänster som kan leda till minskat bilberoende, dels blir det en större målgrupp som kan efterfråga och bära en större volym av enskilda mobilitetstjänster. Detta borgar för en högre grad av egenfinansiering (att användare finansierar tjänsten via användaravgifter) samt en högre kvalitet eller ett större utbud av själva tjänsten.

3C Mobilitetslösningar med god effekt



En attraktiv utformning och synlig placering är viktigt för att ge den nya mobiliteten identitet och status. Låt mobilitetstjänsterna ta plats i stadsbilden, gärna tillgängliga för närområdet för en större kundbas. (Vänstra bilden: cykelpool, Sveafastigheter. Högra bilden: lättillgängliga laddplatser för laddning av bilpoolsbil, hyrbil eller delad bil).

Många faktorer spelar in

Osäkerheten kring vilken effekt olika typer av mobilitetslösningar har på bilinnehavet lyfts ofta som en svårighet inför beslut om parkeringstal. I vissa fall ges fasta rabatter på p-talet kopplat till ett visst antal specificerade mobilitetstjänster. I praktiken är effekten av en mobilitetstjänst beroende av vilka andra mobilitetstjänster som etableras, dess dimensionering, målgruppens sammansättning, det geografiska läget (tillgång till service och förutsättningar att gå, cykla och resa kollektivt), samt till förändringar som sker i övriga delar av staden och samhället.

Utvärdera och sprid resultat av mobilitetsåtgärder i befintligt bestånd

Löpande pågår erfarenhetsutbyte och kunskapsåterföring rörande nya mobilitetstjänster inom organisationer, på konferenser och i nätverk. Även om det finns mycket kvar att lära så har bilden klarnat mycket de senaste åren. Det är angeläget att kunskap och erfarenhet nu byggs upp kring effekter av mobilitetsåtgärder inom befintligt bostadsbestånd. Här finns ett gemensamt ansvar att följa upp och utvärdera insatser så att resultaten kan spridas och potentialen till omställning och bostadsbyggande kan tas tillvara, inte bara av pionjärerna, utan av samhället i stort.

Framgångsfaktorer för gott utfall

Med åren har fler mobilitetslösningar kunnat utvärderas och viss forskning har gjorts på området. Hittills pekar resultaten på vikten av:

- En mix eller paket av olika mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster vilket sammantaget ger bättre effekt än enskilda åtgärder
- Att mobilitetsåtgärder har hög användarvänlighet och kvalitet för att bli framgångsrika och välanvända
- En stimulerande och tydlig marknadsföring av det nya mobilitetserbjudandet
- Prova-på-möjligheter och introduktion av nya mobilitetstjänster för att öka kunskap och kännedom om tjänsterna
- En visuellt attraktiv utformning av mobilitetsåtgärder för att ge den nya mobiliteten en identitet och synbarhet
- Flexibilitet, avseende utformning av mobilitetsytor och mobilitetstjänster, så de kan utvecklas och vara relevanta över tid
- Öppna mobilitetstjänster för närområdet för att skapa en större kundbas och bättre efterfrågebalans



På Mandolingatan i Västra Frölunda omvandlas parkeringsytor till nya bostadskvarter (Eniro).

EXEMPEL: Nya mobilitetstjänster testades av hyresgästerna på Mandolingatan i Västra Frölunda

Fastighetsbolaget Poseidon arbetar för kostnadseffektiva och snabbare byggnation av bostäder på befintliga markparkeringar genom förtätning och övergång från förhyrd parkering till tillståndsparkering. Man vill erbjuda mobilitet istället för parkering genom mobilitetsavtal för nybyggnation och befintliga fastigheter.

”Mobility broker” genomfördes som ett pilotprojekt riktat till Poseidons 1400 hyresgäster fördelat på cirka 800 hushåll på Mandolingatan i Västra Frölunda. Inledningsvis, våren 2019, fick de boende en enkät vars svar användes som underlag för att kunna ta fram nya, smarta och hållbara resetjänster.

I konceptet ”mobility broker” ingick kommunikation och reserådgivning i kombination med erbjudande om olika mobilitetstjänster. Under tre månader med start 30 oktober 2020, fick hyresgästerna tillgång till en kostnadsfri cykelpool med tre vanliga elcyklar och en ellastcykel, en bilpool bestående av en laddhybrid, samt kollektivtrafikbiljetter från Västtrafik.

Samtliga resetjänster samlades i appen EC2B. Genom EC2B-appen fick hyresgästerna överblick över vilka transportalternativ som fanns tillgängliga. Appen användes också för att köpa kollektivtrafikbiljett och att betala, boka och låsa sin bil och cykel. EC2B erbjöd även hyresgästerna personlig rådgivning och hjälp för att komma igång med mobilitetstjänsterna – såväl fordon som digitala gränssnitt.

Omkring 70 hyresgäster på Mandolingatan har utnyttjat tillfället att testa mobilitetstjänsterna under provperioden. Mobilitetstjänsterna blev uppskattade av dem som provade. Särskilt cykelpoolen var välanvänd, men även bilpoolen. På grund av corona kunde man inte vara på plats och informera om tjänsten utan kommunikationen skedde digitalt. Troligen hade fler hyresgäster kunnat nås om det hade varit möjligt att informera på plats.

3D Mobilitetserbudande i befintligt bostadsbestånd

Dagens bristande utbud av mobilitetslösningar

I befintligt bostadsbestånd och i synnerhet i bildominerade bostadsområden från 50-70-talet är utbudet av både mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster i allmänhet bristfälligt. Cykelparkeringen är underdimensionerad och finns ofta i svårtillgängliga källarutrymmen där det inte är möjligt att förvara mer utrymmeskrävande eller tunga cyklar så som lådcyklar. Cykelparkeringen utomhus på kvartersmark är sällan väderskyddad eller försedd med möjlighet för ramlås, vilket gör den osäker.

Att skapa mobilitetstjänster på parkeringsytor

Att i efterhand tillskapa ytor för cykelparkering och mobilitetstjänster kan både vara kostnadsdrivande och svårt. Att omvandla överdimensionerade parkeringsytor är en möjlighet att integrera mobilitetstjänsterna i boendemiljön utan att göra anspråk på exempelvis ytor på bostadsgårdar, i grönområden eller i parker.

Prova-på-erbjudanden

Eftersom många är ovana att använda nya mobilitetstjänster, så behöver erbjudandet ofta kompletteras med informationsåtgärder, prova-på-aktiviteter och prova-på-erbjudanden. I vissa områden är det många som saknar cykel eller inte kan cykla. Att erbjuda cykelkurser är ett effektivt och uppskattat sätt att stärka mobiliteten och tillgängliggöra tjänsterna för fler.

Passa på i samband med nyproduktion

Nyproduktion av bostäder kan vara en möjlighet att stärka utbudet av mobilitetstjänster även för det befintliga bostadsbeståndet. Nyproduktionen kan bidra till att nå mål gällande kundnöjdhet, klimat, miljö och ekonomi även i dagens förvaltade bestånd. Här är det viktigt att de åtgärder som tillförs inte bara anpassas efter målgruppen i de nya bostäderna utan även för boende i närområdet.

Mobilitetslösningar på parkeringsytor kan möjliggöras på olika sätt:

- Markparkering kan omvandlas till yta för friliggande cykelgarage
- Markparkering kan reserveras för bilpool och hyrbil
- Upprustning av befintlig cykelparkering med väderskydd, belysning och cykelställ med möjlighet för ramlås. Även buskage och skötsel kan behöva ses över.
- Informationstavlor, skyltning och vägvisning, både för de nya mobilitetstjänsterna och för vägvisning och avstånd för gång- och cykelresor till närliggande målpunkter och kollektivtrafikens hållplatser.
- Trygghetsfrämjande åtgärder längs viktiga gång- och cykelstråk inom och mellan kvarteren, exempelvis god belysning, skötsel, klottersanering, översyn av buskage för god överblick. Även konstinstallationer, arkitektur och design av sittplatser, belysning och infrastruktur kan öka stråkens attraktivitet.
- Singelgarage kan omvandlas till tillgängliga cykelparkeringsrum i markplan med dagsljus och ladduttag
- Singelgarage kan omvandlas till lokaler för cykelverkstad och cykeltvätt
- Singelgarage kan omvandlas till en mobilitetshubb för stadsdelen med utbud av olika delade mobilitetslösningar så som cykelpool, sparkcyklar och leveransskåp
- Singelgarage kan omvandlas till lokaler för leveransskåp, paketutlämning, återbruk, återvinning, lokala jobbhubbar och annan service som minskar behovet av resor och transporter



Singelgarage kan omvandlas till mobilitets-hubb med delade mobilitetslösningar och cykelverkstad eller till lokaler för paketut-lämning, leveransskåp, grannskapskontor och annan service som minskar behovet av resor och transporter. (Grimsta)



Upprustning av befintlig bebyggelse och komplettering med nya bostäder genom omvandling av parkeringsytor i Drottninghög, Helsingborg. Ny väderskyddad cykelparkering och upprustade offentliga rum som ökar tryggheten och främjar gång- och cykel.



Parkeringsanläggningar kan vara möjliga att bygga om till mobilitetshus med samlade lösningar för ett större område.

3E Att skapa finansiellt utrymme för mobilitetstjänster

Samverkan för att hitta effektiva lösningar

I utformningen av mobilitetserbjudandet är det viktigt att söka lösningar som är effektiva och håller över tid, samtidigt som de också är ekonomiskt rimliga för fastighetsaktören och projektet att bära. Kommun och fastighetsägare kan behöva samarbeta för att hitta åtgärder som möter behoven, men som inte är onödigt kostnadsdrivande. Fastighetsaktörerna behöver också anpassa sina ekonomiska kalkyler och redovisningar i projekt och förvaltning för detta nya sätt att investera i fastigheter.

Renodla och synliggör parkeringsaffären

En viktig pusselbit är att synliggöra och renodla parkeringsaffären (hur mycket kostar parkeringsanläggningen och hur finansieras parkeringen i befintligt och nytt bostadsbestånd) för att få en relevant måttstock för hur mycket det är rimligt att investera i annan typ av mobilitet i en ny eller befintlig fastighet.

Ta tillvara resurser i befintligt bostadsbestånd

En annan pusselbit är att synliggöra, och utifrån det styra, hur utformning av olika mobilitetsåtgärder påverkar kalkyler och därigenom beslut. Här kan befintligt bestånd vara en resurs. Kanske finns det i någon av grannfastigheterna ytor som idag inte ger avkastning och som skulle lämpa sig för exempelvis en cykelpool eller ett leveransskåp. På så sätt kan kostnader för mobilitetsåtgärder i exploateringsprojekt hållas nere. Genom att uppmuntra till, och godkänna, den typen av lösningar kan kommunen skapa förutsättningar för att resurser i form av mark och fastigheter nyttjas mer effektivt.

Gemensamma lösningar för ökad effektivitet

Många aktörer upplever svårigheter att utveckla långsiktiga mobilitetslösningar på kvartersnivå. För att öka effektiviteten kan lösningar sökas på stadsdels- eller områdesnivå genom samarbete mellan flera fastighetsaktörer. På så sätt kan kundunderlaget utökas och tjänstens utnyttjandegrad, effektivitet och utbud förbättras. Erfarenheter visar att öppna bilpoolslösningar som är tillgängliga för flera fastigheter är mer långsiktigt bärkraftiga än slutna bilpoolslösningar som är knutna till endast en fastighet.

Se till hela mobilitetsaffären

Även med ovan beskrivna verktyg för att nå en hållbar ekonomisk lösning vid nybyggnation kan det för fastighetsägare som långsiktigt förvaltar sina fastigheter vara viktigt att se till hela mobilitetsaffären. Att analysera och förstå hur hela mobilitetsaffären ser ut för en fastighetsägare kan ge vägledning till hur kostnader för mobilitetstjänster vid förtätning i ett befintligt bestånd kan fördelas mellan nybyggda och förvaltade befintliga fastigheter.



EXEMPEL: Bobil och Bobike - elbilspool och cykel för hyresgäster

Fastighetsbolaget K2A, som bygger och förvaltar bostäder, har lanserat en egen elbilspool, Bobil, och egen cykelpool, Bobike, för bolagets hyresgäster. Bilpoolen lanserades 2018 och finns flera orter så som Lund, Stockholm, Västerås, Gävle, Umeå och Örebro. Elcykelpoolen lanserades under 2021. K2A har också introducerat resplaner på sina digitala anslagstavlor, med tidtabeller för närmaste kollektivtrafikpunkt, såsom buss eller tåg.

Även om bilpoolen inte är en lönsam affär i sig, skapar den mervärden i form av nöjda hyresgäster och låg omflyttning. Dessutom minskar behovet av parkeringsplatser, vilket skapar utrymme för fler bostäder som genererar ökade hyresintäkter. (Bild K2A)

3F Mobilitetshus som delas av olika fastigheter

Splittrad rådighet kräver initiativ för samverkan

Vid exploatering inom befintligt bostadsbestånd saknas ofta initiativ till samverkan och samnyttjande över fastighetsgränser. Ofta landar därför lösningarna för parkering och mobilitet inom respektive fastighet, utan möjlighet till samnyttjande. Splittrad rådighet över mark fastigheter och parkeringsanläggningar (befintliga och tillkommande) är ett hinder för att nå full potential i omställningen i befintliga fastighetsbestånd.

Samnyttjande över fastighetsgränser

Att skapa gemensamma parkeringsanläggningar, gärna i form av mobilitetshus som även kan innehålla andra mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder än enbart privat bilparkering, kan vara ett sätt att öka möjligheten för samverkan och samnyttjande över fastighetsgränser.

Olika sätt att äga och driva ett mobilitetshus

Ett mobilitetshus (eller parkeringshus) kan ägas och förvaltas på flera olika sätt, där det vanligaste fallen är:

- Anläggning som ägs och förvaltas av kommunen, vanligtvis i form av ett parkeringsbolag eller ett fastighetsbolag. Parkeringsplatser och mobilitetstjänster upplåts genom parkerings- och mobilitetsköp från bostadsaktörer tillsammans med användaravgifter från de boende och hyresintäkter från lokaler. Denna lösning exempelvis i Vallastaden i Linköping (ägs av Sankt Kors/Tekniska verken, Linköpings kommun) och Rosendal i Uppsala (ägs av Uppsala Parkeringsbolag).
- Anläggning som ägs och förvaltas av en privat aktör, antingen av en eller flera bostadsaktörer eller av en fastighetsaktör inriktad på mobilitets- och parkeringsanläggningar. Parkeringsplatser och mobilitetstjänster upplåts genom parkerings- och mobilitetsköp från bostadsaktörer tillsammans med användaravgifter från de boende och hyresintäkter från lokaler. Denna typ av lösning finns till exempel i Solkvarteret i Malmö (ägs av HUB Park) och Gränby i Uppsala (ägs av Rikshem).

Större anläggningar har flera fördelar

Att mellan fastigheter skapa gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar kan vara ett sätt att hålla nere kostnader och att öka volymen och samnyttjandepotentialen. Det kan också ge fördelar som större flexibilitet över tid, lokalisering av mobilitetstjänster, samnyttjande och styrning av trafik. Med en samlad lösning kan det också vara lättare att ta ett samlat grepp om ett område och hitta en optimal placering och utformning av anläggningen.

Olika avtalslösningar möjliga

Det finns olika alternativ för gemensamma avtalslösningar i form av parkeringsköp, gemensamhetsanläggningar och samfällighetsförening, servitut och andra civilrättsliga avtal med för- och nackdelar för respektive form. Praxis är att avtalslösningar för parkering skrivs för minst 25 år. För andra mobilitetslösningar varierar tiden, men är generellt kortare.

Ekonomisk förening för att driva mobilitetshus

Där det saknas koppling till en fastighet kan en ekonomisk förening vara ett alternativ. Med detta kommer dock några nackdelar, så som att medlemskapet inte följer med vid försäljning av fastigheter samt att kommuner måste upphandla alla mobilitetstjänster som föreningen ska tillhandahålla, även om kommunen finansierar bara en liten del av föreningen.

Tydliga spelregler som möjliggör flexibilitet över tid

Här rekommenderas att söka avtalslösningar gällande bilparkering som inte är mer långsiktiga än 25 år, då framtidens beteende kopplat till personmobilitet är mycket osäker. Kommunen kommer med sitt planmonopol dock alltid ha rådighet över om parkeringsplatser ska få tas bort eller inte utifrån att enskilda intressen inte ska skadas. Därför är det viktigt att kommunen redan tidigt i planprocesser sätter upp spelregler som skapar förutsättningar för delade mobilitets- och parkeringsanläggningar och skapar incitament för en flexibilitet över tid, exempelvis genom att införa flexibla planbestämmelser i nya detaljplaner. Under en period kan det behövas tillfälliga bilparkeringsanläggningar som när efterfrågan på bilparkeringsplatser minskar kan tas ner till förmån för fler bostadshus.

Fördelar med mobilitetshus

Nyttorna med ett mobilitetshus jämfört med nergrävda garage är:

- Ger lägre klimatavtryck i byggfasen
- Möjlighet att styra trafikstringen genom lokalisering nära huvudvägnätet
- Möjliggör för öppna och delade mobilitetstjänster, samt integrering med verksamheter
- Flexibelt över tid med större möjlighet att avveckla parkeringsytor och utnyttja för andra ändamål
- Lägre anläggnings- och driftskostnader, vilket även kan ge billigare bostäder

Parkeringsköp utan subvention?

Genom civilrättsliga parkeringsköp kan kommunen, ett parkeringsbolag eller en privat aktör mot betalning från fastighetsägaren ordna parkering i en gemensam anläggning. Parkeringsköp förekommer i två olika former: friköp och avlösen, där friköp anses vara den vanligaste formen.

- *Friköp* innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till exempelvis kommunen som själv eller via sitt parkeringsbolag åtar sig att anlägga parkeringsplatser. Betalningen sker ofta omedelbart. Det ställs oftast inga krav på fastighetsägaren att hyra ett visst antal bilplatser.
- *Avlösen* innebär att fastighetsägaren under ett antal år (ofta minst 25 år) förbinder sig att hyra bilplatserna och ibland även lånar ut ett belopp som motsvarar kostnaden för att anlägga bilplatser.

Genom friköp finns en risk för subventionering av kostnaden för parkering, där hela eller delar av kostnaden för parkering tas av fastighetsägaren, istället för av den som parkerar sin bil. Det leder i sin tur till att parkeringshyran blir lägre än vad den hade varit utan friköp, vilket kan resultera i en ökad efterfrågan på parkering. Genom avlösen finns en bättre möjlighet att säkerställa parkeringsavgifter som ej är subventionerade. Samtidigt ger avlösen inga incitament för en fastighetsägare att minska efterfrågan på parkering under gällande avtalstid.

3G Planering för mobilitet på områdesnivå

Större potential och värden med helhetsgrepp

I många fall är splittrad rådighet över mark, fastigheter och parkeringsanläggningar ett hinder för att nå full potential vid omställning i befintligt bostadsbestånd. Det är svårt för en enskild fastighetsägare att åstadkomma mer genomgripande förändringar genom åtgärder enbart inom det egna bostadsbeståndet. Att samverka över fastighetsgränser och mellan kvartersmark och allmän platsmark är enligt flera senare studier och sammanställningar svaret på hur de bästa förutsättningarna skapas för mer hållbart resande och rikare grannskap.

Behov av nya arbetssätt

Många kommuner har lång erfarenhet av att driva stadsutvecklingsprojekt med många aktörer i samband med att program och detaljplaner tas fram för nya utvecklingsområden. I en sådan process kan förutsättningar för samnyttjande och synergier byggas in både i de fysiska miljöerna och i de organisatoriska strukturerna. För omvandling inom befintligt bestånd med olika mark- och fastighetsägare, finns sällan samma utarbetade arbetssätt. Nya former för samverkan mellan olika aktörer kan behöva utarbetas för att driva motsvarande processer i en befintlig stadsdel eller bostadsområde.

Mobilitet på områdesnivå

Det finns stora fördelar med att hantera mobilitetsfrågan på områdesnivå. Då kan strategiska frågor som lokalisering av mobilitetshus, samnyttjande, omvandling av gatunät och utveckling av kollektivtrafiken hanteras samordnat. På områdesnivå kan också lokala trafikföreskrifter hanteras mer rationellt och det blir möjligt att överbrygga regelverken i PBL och Avgiftslagen på gatumark. Sveriges Allmännyttas mobilitetsprojekt föreslår att parkeringsnormer ersätts med en mobilitetsfond och att mobilitetsfundsområden införs i både befintliga och nya detaljplaner. orskningsinstitutet RISE beskriver ett förslag på ett stadsdelsövergripande mobilitetsystem (SÖMS) där det skapas nätverk av integrerade mobilitetshubbar.

Upplåtelse med tomträtt kräver speciallösningar

Tomträtt som upplåtelseform är en rättighet som är förenad med ett mycket starkt besittningsskydd och långa upplåtelseperioder (40-60 år). Under en innevarande upplåtelseperiod kan inte markägaren (kommu-

nen) säga upp en tomträtt. Tomträttsmark kan i princip endast återtas genom en frivillig överenskommelse med tomträttshavaren (expropriering är sällan aktuellt vid frågor om förtätning).

Skapa incitament för omställning på tomträtt

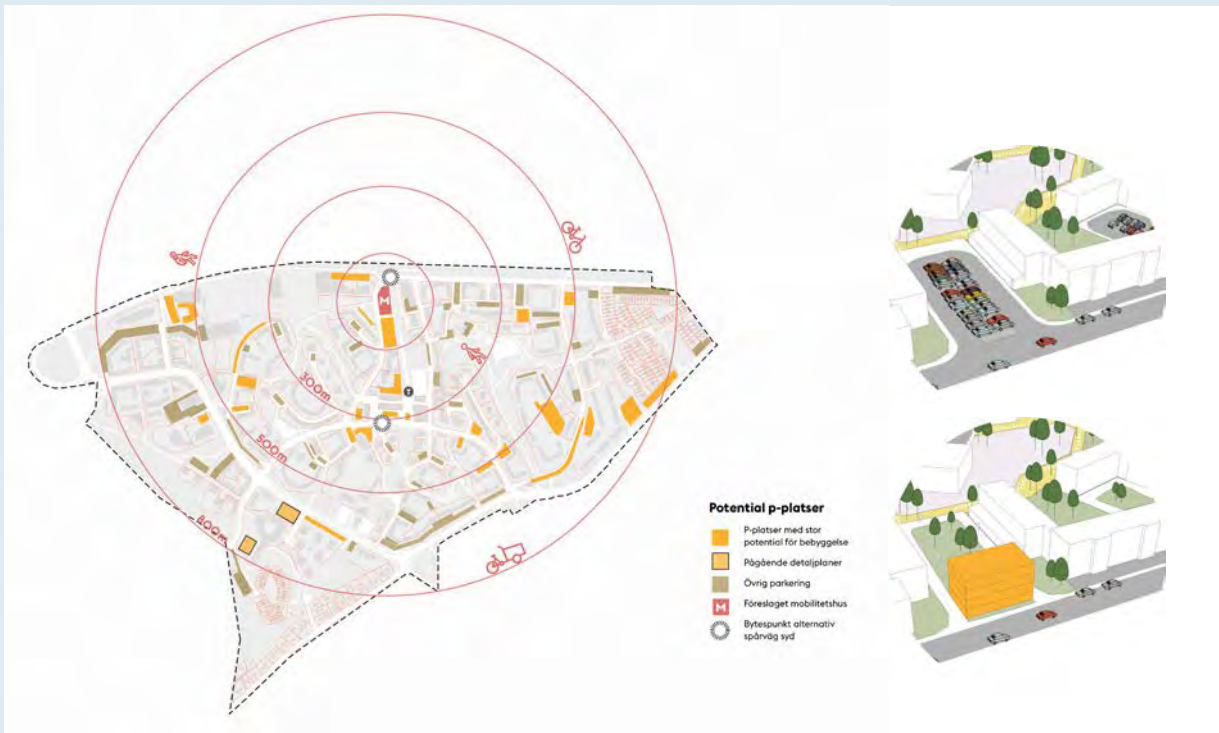
En del tomträttsinnehavare, har överdimensionerade parkeringsytor som skulle vara lämpliga för förtätning eller för gemensamma mobilitetsanläggningar. Men en tomträttsinnehavare har idag inget incitament att släppa ytan, då den innebär "billig parkering" och inga egentliga bekymmer. Få tomträttsinnehavare har resurser eller kapacitet att på egen hand genomdriva ett förtättningsprojekt.

Möjliggör vinstdelning

Ett sätt att skapa incitament för en frivillig överlåtelse av tomträten är att erbjuda tomträttshavaren del av den vinst som uppstår för vid förtätning på parkeringsytan, en så kallad vinstdelning. Tomträttshavaren erhåller ett kontantbelopp (eller ett billigare friköpspris) om de avstår ytan för förtättningsändamål. För att kunna använda ett vinstdelningssystem behöver det finnas riktlinjer för hur förtättningsprojekt kan genomföras på tomträter och hur tomträttshavare som avstår från markytan inom tomträten kan ersättas genom att erhålla viss del av det mervärde som tillskapas fastigheten vid förtätning.

Frågor att bevaka vid omställning på områdesnivå

- Möjliggör samnyttjande av mobilitetsanläggningar och parkering, exempelvis genom att tjänsterna är öppna för närområdet och enkelt tillgängliga i öppna mobilitetshus eller mobilitetshubbar. Acceptera gångavstånd på upp mot 500 meter till parkering (jämför med kollektivtrafiken där 500 meter är en vanlig riktlinje).
- Utnyttja befintligt parkeringsöverskott istället för nyanläggande av parkering
- Bevaka att nuvarande bilinnehav eller eventuell upplevd brist på parkering styrs av parkeringsutbudet och hur parkeringen är prissatt och reglerad.
- Överväg möjligheten för markbyten och markköp för att underlätta för samlade och samutnyttjade parkeringsanläggningar.
- Kommunen kan ta initiativ till samarbete mellan fastighetsägare och gemensamt genomföra analyser av resvanor, parkeringsytor och mobilitetslösningar.



EXEMPEL: Program för Fruängen med helhetsgrepp om parkering och mobilitet

Stockholms stad har tagit fram ett förslag till program för stadsdelen Fruängen. Området är till huvuddel uppfört under 1950- och 60-tal med höga parkeringstal och stor del markparkering. Under programarbetet har en parkeringsutredning gjorts, som underlag för analys av parkeringssituationen och för att identifiera potential till omställning. Även parkering på mark upplåten med tomträtt har inventerats. I programförslaget tas ett samlat grepp om området med strategier för stadutveckling för de ytor som kan friställas och med ett centralt placerat mobilitetshus som kan serva nya och befintliga bostäder.

Principer för förtätning på parkeringsyta. (Illustrationer Stockholms stad)

- Ta fram riktlinjer för hur förtättningsprojekt kan genomföras på tomträtt och hur tomträttsinnehavare som avstår markytorna inom tomträten (till förmån för nybyggnation) kan ersättas genom att erhålla viss del av det mervärde som tillskapas fastigheten vid förtätning.

EXEMPEL: Modell för vinstdelning nybyggnation på tomträtt i Malmö

I Malmö finns en föreslagen modell som innebär att vinstandelen till tomträttshavaren som lägst sätts till 25% och som högst till 40% av den beräknade vinsten av nybyggnationen. I Stockholm, som har högre exploateringsvärden, är motsvarande vinstandelar 5-15%.

Vid nybyggnation kan tomträten i sin helhet överlåtas eller delvis styckas av. Där det är hyresrätter förekommer att tomträttsinnehavare fortsätter sitt innehav (med ett tillägg till tomträttsavtalet avseende den tillkommande byggrätten). Där det är bostadsrätt har hittills endast avstyckning genomförts. Generellt är bostadsrättsföreningar sällan intresserade av att självständigt agera byggaktör.

Tröskeln för förtätning kan vara högre för en bostadsrättsförening än för en kommersiell tomträttsinnehavare. Vinsten kan beräknas först när detaljplanen vunnit laga kraft och marken är redo att säljas, vilket innebär en lång process som kan påverka intresset, i synnerhet hos en bostadsrättsförening.

8.4 ACCEPTANS OCH BETEENDEFÖRÄNDRING HOS BOENDE

4A Att skapa acceptans för förändring

Förändringar påverkar dagens boende

Att genomföra förändringar i det befintliga bostadsbeståndet kommer ofrånkomligen att beröra dagens boende. Fastighetsbolag behöver över tid nå acceptans både från hyresgäster och ägare för att upprätthålla uthållighet i sitt förändringsarbete. Kundnöjdheten, ett högt KPI (key performance index) är viktigt och något som bolagen utvärderar sitt arbete utifrån.

Extra insatser för att förstå de boendes behov

Ofta behövs en extra insats för att förstå de boendes behov gällande personmobilitet och för att kommunicera utbyggnadsplaner och förändrade förutsättningar med syfte att skapa en bra dialog, medinflytande och förståelse för de förändringar som planeras.

Rättvisa satsningar ökar nöjdhet över tid

Att höja priset på bilparkering kommer att minska kundnöjdheten avseende just detta hos en andel av den grupp som nyttjar just bilparkering. Men samtidigt har det potential att öka nöjdheten hos dem som inte nyttjar bilparkering – om de ökade intäkterna upplevs komma dem till del. Erfarenheter visar att rättvisa satsningar på personmobilitet för den breda majoriteten hyresgäster kan väga upp upplevda negativa förändringar för en mindre grupp. Här kan en boendekät vara ett bra underlag för att utifrån resultaten kunna navigera i hur acceptans för förändring ska beaktas över tid.

Många gynnas av bredare mobilitetserbjudande

Enkätstudier från flera bostadsområden från 60- och 70-talet visar dels på att stor andel av de boendes resor (60-80 %) i huvudsak sker med andra färdmedel än bil, dels att en stor andel av de boende som äger eller har tillgång till bil (40-60 %) försöker eller vill minska sitt bilresande. Stor andel av de boende skulle således gynnas av ett bredare mobilitetserbjudande med nya mobilitetstjänster.

Inled med förbättringar i mobilitet och boendemiljö

För att nå acceptans för förändring är det viktigt att upplevda försämringar föräns eller tydligt sammankopplas med förbättringar (morötter och incitament). Exempelvis kan acceptansen ökas om nya mobilitetstjänster med prova-på aktiviteter och prova-på erbjudande introduceras innan parkeringsplatser tas bort, prishöjning sker eller regleringen förändras. På samma sätt är det viktigt att omvandlingen av parkeringsytor ger tydliga förbättringar även för det befintliga bostadsbeståndet, och inte bara resulterar i nya grannar och ökad insyn. Exempelvis genom grönare bostadsgårdar, bättre mobilitetsutbud, nya mötesplatser etc.



Initialt missnöje vändes till uppskattning i Farsta

I Farsta Strand har bostadsblaget Familjebostäder uppfört fyra punkthus på en större markparkering i anslutning till befintligt bostadsbestånd. Nybyggnationen har genomförts inom ramen för konceptet Stockholms-husen, som är ett samarbete mellan de allmännyttiga bostadsbolagen, stadens tekniska förvaltningar och privata entreprenörer för att snabbt och kostnadseffektivt bygga många nya hyresrätter med god arkitektur och höga krav på hållbarhet.

De parkeringsplatser som togs i anspråk kunde omlokaliseras till ny plats inom fastigheten, i huvudsak som markparkering. Parkeringsplatser för de nya bostäderna ersattes av mobilitetstjänster. Sammantaget har parkeringstalet därmed minskat betydligt i området.

De boende var kraftigt emot nyproduktion, i synnerhet att parkeringsytan skulle bebyggas. Åsikterna uttrycktes kraftfullt under ett möte på plats som hyresgästföreningen anordnat. Det visade sig senare att de mest högljudda motståndarna var boende i andra områden i Farsta som ville väcka opinion mot att parkeringar togs i anspråk. Missnöjet bland de närboende växlade dock snabbt när husen avtäcktes och de kunde se resultatet där de nya husen förbättrade vistelsemiljön längs gatan och gjorde området mer levande. En lärdom från projektet var att betydelsen av information till hyresgäster och kringboende inte ska underskattas.



Nya bostäder inom fastigheten Bjurö i Farsta Strand. Bostäderna är uppförda på tidigare markparkering i befintligt bostadsbestånd. Parkeringsplatser för de nya bostäderna har ersatts med mobilitetstjänster (Ovan cykeldusch och cykelservice, foto Fredrik Hjerling, nedre bilden Familjebostäder)

4B Medvetenhet om sociala fördelningseffekter

Dyra parkeringslösningar verkar utestängande

Utbud av parkering och prissättning på parkering påverkar hur kostnaden fördelas mellan de boende. Krav som tenderar att driva kostnader, som höga parkeringstal eller parkering i garage, innebär att projektet riktas mot köpstarka hushåll, som kan antas inneha bil och klara av att betala för den merkostnad som ett garage innebär. Krav på dyra parkeringslösningar kan således verka utestängande för hushåll med lägre köpkraft.

Mobilitetslösningar ökar tillgängligheten hos den som inte har råd med bil

Att i högre utsträckning än idag prissätta bilparkering så att användarna står för hela kostnaden är ett argument för social rättvisa på så sätt att nyttan med en parkeringsplats tillfaller dem som betalar för den. Om prissättningen också följs av att utbudet av andra mobilitetstjänster ökar, gynnas boendekollektivet ytterligare. Exempelvis skapas då bättre förutsättningar för dem som idag inte har råd att äga egen bil att resa utifrån sina behov.

Den fjärdedel som har lägst inkomst gör färre resor totalt sett och har lägst andel bilresor och högst andel resor till fots och med kollektivtrafik. Detta resmönster återfinns inte minst i många urbana socialt utsatta områden. Åtgärder som gynnar detta resmönster bidrar till att öka tillgängligheten i stort i för dessa grupper.

Mobilitetstjänster är ojämnt fördelade i samhället

Historiskt har satsningar på nya hållbara koncept för transporter, ex delade mobilitetstjänster, ofta gjorts i/för redan privilegierade områden och grupper. Detta skapar en ojämlig fördelning av både tillgänglighet och framtidsinriktade investeringar, vilket påpekas i en Vinnova-finansierad studie om mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden.

Ojämlighet mellan könen i många områden

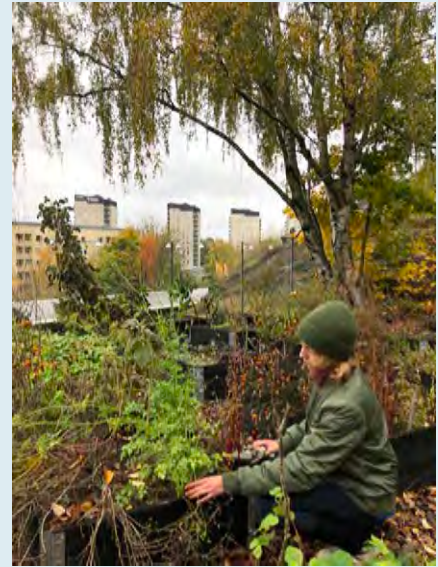
I många områden finns även en ojämlighet mellan könen, då kvinnor i större utsträckning saknar körkort och tillgång till bil än män. I studien finns stöd för att utforma ett mobilitetserbjudande anpassat efter olika faktorer som körkortsinnehav, bilinnehav, cykeltillgång och inkomst.

Ekonomiskt utsatta grupper med behov av egen bil

I socioekonomiskt svagare områden finns sannolikt också priskänsliga individer som är beroende av egen bil i vardagen - för att komma till sitt arbete eller lösa andra delar i sitt vardagsliv på grund av exempelvis obekväma arbetstider, arbetsplatsers lokalisering, kort inställningstid eller beroende av arbetsbil. Dessa kommer att drabbas negativt av ökade priser på parkering. För att stödja dessa individer kan krävas insatser som ligger utanför området mobilitet och stadsutveckling.

EXEMPEL: Frihet på cykel - cykelkurser för vuxna

I projektet "Frihet på cykel" har Cykelfrämjandet i samarbete med bland annat Södertälje kommun ordnat cykelkurser för vuxna kvinnor. Projektet har finansierats av medel från Tillväxtverket. Att öka antalet cyklister i Södertälje är ett mål i kommunens cykelplan för att öka antalet hållbara transporter. Att kunna cykla ökar friheten, förbättrar hälsan och självkänslan och är också något som allt fler arbetsgivare, bland annat hemtjänsten, efterfrågar. Projektet har varit mycket uppskattat bland deltagarna och tilldelades Nelson Mandelapriset av Stockholms stad 2022. Flera cykelkurser erbjuds nu runtom i landet.



Insatser för att berika grannskapet med inbjudande parker och bra mötesplatser förbättrar förutsättningarna för social sammanhållning och minskar behovet av att resa i vardagen. Att involvera de boende är ett bra sätt att skapa engagemang och sammanhang. Ovan bild på ny stadsodling på tidigare parkeringsplats i Rågsved. Till vänster upprustad park i Rågsveds centrum.

4C Var uppmärksam på trygghet och säkerhet

Trygghet främjas av bättre boendemiljö

Den stadsutvecklingspotential som beskrivs i denna rapport, med fler bostäder, mer grönyta, fler mötesplatser och bättre offentliga rum (rikare grannskap), kan på många sätt bidra till att öka upplevd trygghet och säkerhet i befintliga bostadsområden. Även delade ytor och delade tjänster kan bidra till att skapa social sammanhållning och ökad trygghet.

Risk för otrygghet i gemensamma anläggningar

För vissa områden lyfts dock risken för skadegörelse, fler brott och minskad upplevd trygghet med fler delade tjänster och anläggningar. Här kan nämnas tjänster som delade fordon och allmänt tillgängliga mobilitets- och parkeringsanläggningar.

Trygghetsåtgärder som påverkar resval

Enkätstudier från flera bostadsområden från 60- och 70-talet visar att både trygghet och säkerhet är viktiga faktorer som påverkar resvalen. Exempelvis skulle:

- Tryggare gångvägar öka andelen som väljer att gå (cirka 30-40 % av de svarande)
- Säker och väderskyddad cykelparkering ökar andelen som väljer att cykla (cirka 10-25 % av de svarande)
- Tryggare cykelvägar öka andelen som cyklar (cirka 15-20 % av de svarande)

Åtgärder för att skapa tryggare och säkrare miljöer

- Tillskapa säker och smidig cykelparkering, exempelvis genom omvandling av bilparkeringsgarage till cykelrum i markplan eller genom att ersätta markparkering för bil med fristående låsbara cykelrum.
- Ersätta ensidigt använd markparkering med gröna bostadsgårdar med plats för lek, odling och sociala aktiviteter.
- Införa nya mobilitetstjänster, reglering av parkering och färre parkeringsplatser för att minska den lokala biltrafiksträngen samtidigt som det ger fler gående och cyklisterna i rörelse, vilket bidrar till ökad upplevd trygghet och social kontroll.

- Lokalisera parkering i samlade mobilitetshus i anslutning till huvudvägnätet istället för i anslutning till respektive fastighet. På så vis inleds varje bilresa med en promenad, vilket ger ökad rörelse och fler befolkade gångstråk inom stadsdelen. Viktigt att anslutande gångstråk utformas med stor hänsyn till god trygghet, är väl belysta och ligger i direkt anslutning till bebyggelse och entréer.
- Lokalisera parkering och mobilitetstjänster till mobilitetshus istället för i underjordiska parkeringsgarage. På så vis kan parkering och tjänster enklare samnyttjas, vilket bidrar till fler människor i omlopp under större del av dygnet. Tryggheten kan ökas ytterligare genom lokaler och service i mobilitetshusens markplan, t ex matbutik, gym, paketutlämning, återvinning och återbruk.
- Tillskapa lokal service samt lokala leveranshubbar för paket och matleveranser, cykelverkstad, återvinning och återbruk, vilket minskar behovet av bil för inköps- och serviceresor. Dessa kan istället utföras lokalt till fots eller med cykel vilket stärker det lokala grannskapet med mer liv och rörelse.
- Skapa säkra och trygga gång- och cykelstråk inom stadsdelen och till viktiga målpunkter i dess närhet, t ex till kollektivtrafikens hållplatser och stationer. Stråken ska upplevas som attraktiva, vara väl skötta och underhållna med god belysning och ligga i anslutning till bebyggelse och dess entréer.
- Skapa attraktiva och trygga hållplats- och stationsmiljöer med god belysning, tilltalande design och god renhållning och skötsel avseende klotter, nedskräpning och växtlighet.
- Involvera de boende i omställningen och utse lokala ambassadörer. Exempelvis kan de boende involveras i utrustning av nya bostadsgårdar, i prova-på-aktiviteter för de nya mobilitetstjänsterna och i uppstart av ny lokal service så som en cykelverkstad eller en återvinnings- och återbrukslokal.



Trygghet och säkerhet påverkar människors resval. Tryggare gång- och cykelvägar gör att fler väljer att gå och cykla. Belysning, skötsel, överblick och närhet till bostäder och upplysta entréer är viktigt. Säker, lättillgänglig och väderskyddad cykelparkering ökar andelen cyklister.

4D Att nå långsiktig attityd- och beteendeförändring

Förändring tar tid

Att förändra resvanor kan ta tid. Ofta tar det uppemot ett halvår innan en ny vana har befasts. Många gånger finns också en misstänksamhet mot förändring och ett motstånd mot att prova något nytt, vilket gör att det går trögt att implementera nya mobilitetstjänster.

Insatser för att snabba på beteendeförändring

För att snabba på omställningen och förändra resvanor behövs marknadsförings- och informationsinsatser. *Mobility management* är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Mobility management består av så kallade mjuka (ej tvingande) åtgärder som kampanjer, information och reserådgivning.

Mobility management med flera syften

För att öka acceptansen för omställningen inom befintligt bostadsbestånd kan mobility management användas i flera olika syften:

- *För att marknadsföra ett område.* När bilsnåla/bilfria fastigheter och kvarter marknadsförs hamnar fokus lätt på avsaknad av/ brist på parkeringsplatser, trots att sådana fastigheter egentligen erbjuder ett mervärde i form av ett större utbud av mobilitetslösningar, inte minst för dem som inte kan eller vill äga bil. Det kan vara en stor fördel att istället marknadsföra ett kvarter som barnvänligt, socialt (delning) och trafiksäkert.
- *För att öka kunskapen och upplysa om alternativen till egen bil.* Många sitter fast i ett vanebeteende, exempelvis att resa med bil. Vanor är starka och ofta svåra att bryta eftersom de ofta görs omedvetet, utan att man tänker på hur man väljer eller gör. Att välja färdmedel för arbetspendling är ett typiskt exempel, där man ofta av vana tar det färdmedel som man brukar.
- *För att öka nyttjandet av de nya mobilitetstjänsterna.* Erfarenheter visar att det sällan är tillräckligt att ställa ut nya mobilitetstjänster. Det krävs också marknadsföring, information och prova-på-åtgärder för att de boende ska våga testa de nya tjänsterna. Det man inte känner till eller har

provat är man ofta restriktivt inställd till. Genom att låta boende prova en ny tjänst är det fler som upplever tjänsten som positiv. Man ändrar attityd genom att ändra beteende.

- *För att skapa en ny mobilitetskultur.* Värderingar, attityder och beteenden, byggs upp gemensamt. Vi gör helst som andra, eller det som andra uppskattar och uppmuntrar oss till. Det betyder att vi gärna försvarar vår nuvarande livsstil, trots att vi inser att den inte är hållbar. Genom att lyfta fram eller skapa lokala förebilder, exempelvis genom att erbjuda några familjer att använda lådcykel och kollektivtrafik gratis under några månader mot att ställa bilen, kan fler i grannskapet lockas till att ändra livsstil.
- *För nudging.* Mot bakgrund av att människor har svårt att välja, svårt att välja rätt och gärna gör såsom andra gör, har konceptet nudging utvecklats. Nudge betyder knuff och innebär att vänligt knuffa någon i rätt riktning. Nudging handlar om att arrangera valsituationer så att det blir lätt att göra rätt. Ett exempel på nudging är att se till att cykelparkeringen ligger närmre än bilparkeringen, eller att hållbara färdmedel är standardalternativ i reseplanerare istället för bil.

Telefonen som verktyg för skraddarsydd information

Smartphones ger nya möjligheter att informera och motivera, bland annat genom att visa effekter på hälsa och koldioxidavtryck. Den egna mobiltelefonen är en personlig kanal med skraddarsydd information, utmaningar, tävlingar och lojalitetsprogram som kan skapa ett engagemang.

Informationsinsatser med fokus på personlig nytta

För att kunna påverka resval är det viktigt att förstå hur beteende- och normförändringar sker, både på individ- och samhällsnivå. Människor har generellt svårt att göra val som ger nytta längre fram i tiden (exempelvis hälsa), eller val som är positiva för någon annan (mindre buller), vilket även kallas för diskontering. Därför är återkommande informationsinsatser, med fokus på den personliga nyttan och med koppling till de förändringar och möjligheter som finns nu, viktiga för ett framgångsrikt förändringsarbete.



Mycket kan göras för att underlätta för nya resvanor och påskynda förändrade beteenden. Överst en trygg och tillgänglig cykelhiss som bygger bort nivåskillnaden vid Liljeholmskajen och underlättar för daglig cykelpendling. Ovan Brf Viva med lätttrampad infart till cykelrum (Bild Trivector).

Vi påverkas av andra och gör gärna som andra gör. Genom att lyfta fram eller skapa lokala förebilder, tex genom att låta några familjer använda lådcykel och kollektivtrafik gratis några månader mot att de ställer bilen, kan fler i grannskapet lockas att ändra livsstil.

8.5 DELAT ANSVAR FÖR OMSTÄLLNING

För att det ska vara möjligt att öka takten i omställningen och fullt ut ta tillvara potentialen till rikare grannskap i dagens bildominerade bostadsområden, krävs ett aktivt arbete för att överbrygga de hinder och utmaningar som har identifierats. Såväl kommuner som bostadsbolag, fastighetsägare och byggaktörer kan verka för att driva på utvecklingen. Även boende kan bidra, bland annat genom att efterfråga mobilitetstjänster och ersätta eget bilägande med mer hållbara lösningar. Därutöver behövs insatser från verkställande instanser på nationell nivå. I denna rapport nämns exempelvis (SOU 2020:22), (SOU 2021:23) och (SOU 2022:21) samt flera andra reformförslag som kan underlätta omställningen.

Bostadsaktörens ansvar och möjligheter

- Skapa en roll/ansvar i organisationen för att samordna arbete med mobilitet och parkering
- Ta risker och sök praxis i arbetssätt som stödjer önskad utveckling mot hållbar personmobilitet.
- Genomför mobilitetsutredning av befintligt bestånd för att hitta potential och synergier
- Reglera för tillståndsparkering vid alla platser där det finns en samnyttjandepotential och/eller potential att minska ytan för bilparkering genom effektivare ytanvändning
- Prissätt bilparkering för att nå kostnadstäckning. Där efterfrågan är fortsatt hög använd prissättning för att efterfrågan ska möta det lokala utbudet.
- Justera kontinuerligt fastighetens mobilitetserbjudande så att det bättre passar målgruppen över tid
- Följ och utvärdera insatser och dela resultaten med andra
- Anpassa mobilitetsåtgärder kopplade till nyproduktion så att de kommer befintliga närboende till del, där så är lämpligt
- Anpassa ekonomiska kalkyler och redovisningar i projekt och förvaltning för det nya sättet att investera i fastigheter. Gör hela mobilitetsaffären, inklusive de fulla kostnaderna för bilparkering, transparent som stöd för affärsmissiga beslut
- Genomför boendeenkäter med frågor kopplade till personmobilitet för att öka kunskap om behov och anpassa mobilitetserbjudandet därefter

Komunens ansvar och möjligheter

- Höj kunskapsnivån hos förvaltningar, beslutsfattare och förtroendevalda genom exempelvis kurser, seminarier, informationsärenden, målbildsarbeten, pilotprojekt eller andra kunskaphöjande insatser
- Ta risker och sök praxis i arbetssätt som stödjer önskad utveckling mot hållbar personmobilitet
- Ta helhetsgrepp om parkeringsfrågan och sök lösningar inom ramen för kommunens områdesplanering
- Skapa goda förutsättningar för en hållbar mobilitetsaffär för fastighetsägare genom att nyttja rådigheten över reglering och planprocess
- Ta fram riktlinjer för flexibla parkeringstal och säkerställ att dessa ger stöd för agerande i befintligt bestånd
- Säkerställ att riktlinjer, reglering och annan kommunal rådighet samspekar i enlighet med övergripande mål om hållbart byggande och resande
- Ställ inte statiska krav på utformning av bilparkering. Uppmuntra och möjliggör lösningar utanför fastighetsgräns
- Ta fram riktlinjer och praxis i kommunen för ersättning av befintlig bilparkering
- Reglera all allmän plats där det sker eller riskerar att ske överspill av efterfrågan på kvartermark till allmän platsmark
- Bygg in flexibilitet i processen för att möjliggöra justeringar av det mobilitetsupplägg som föranleder bygglov
- Ställ skäliga krav på mobilitetstjänster och följ upp dessa för att främja likställighet och sund konkurrens
- Följ och utvärdera insatser och dela resultaten med andra

8.6 TIO STEG FÖR SNABBARE OMSTÄLLNING

Nedan beskrivs tio steg för en snabbare omvandling av parkeringsytor i befintliga bostadsområden. Tio stegsprocessen har tagits fram som planerings- och beslutsstöd för olika aktörer, utifrån kunskap som inhämtats under projektet Rikare grannskap samt erfarenheter från tidigare genomförda projekt.

1. Ta fram en gemensam målbild tillsammans med de aktörer som berörs av omvandlingen

Kommunen leder arbetet med en gemensam målbild för omvandlingen. Bostadsaktörerna och de boende deltar. Målbildsarbetet görs tidigt i planprocessen så att det kan utgöra en utgångspunkt för markanvisning eller exploateringsavtal. *Se vidare: 1B Samverkan och gemensam målbild*

2. Skapa en god helhetsbild av dagens parkeringssituation på allmän plats och kvartersmark (prissättning, reglering, utbud och utnyttjande)

Kommunen leder arbetet och ansvarar för en översyn på allmän platsmark inklusive inhämtning av kunskap om situationen i närområdet. Respektive fastighetsägare ansvarar för översynen inom sin mark. Kommunen ansvarar för att identifiera potential för samlade mobilitetsanläggningar på stadsdelsnivå. *Se vidare: 2D Kunskap om parkeringssituationen i befintligt bostadsbestånd samt 3G Planering för mobilitet på områdesnivå*

3. Ta fram ett anpassat mobilitetserbjudande för befintligt och nytt bostadsbestånd

Arbetet bedrivs i samverkan mellan kommun och bostadsaktörer. Bostadsaktören tar fram förslag till mobilitetserbjudande för befintligt och nytt bostadsbestånd. Kommunen ser över möjligheten till ett utvecklat mobilitetserbjudande och mobilitetsåtgärder avseende allmän platsmark. *Se vidare: 3D Mobilitetserbjudande i befintligt bostadsbestånd och 3A Mobilitetstjänster på allmän platsmark*

4. Skapa samsyn kring mobilitetstjänster och parkeringstal för befintliga och nya bostäder

Bostadsaktören ansvarar för att i samråd med kommunen ta fram förslag till mobilitetserbjudande inklusive parkeringstal. Kommunen tar ställning till förslaget som underlag för bygglov. Kommunen kan även ta ansvar för samlade mobilitetsanläggningar på stadsdelsnivå om det identifierats en potential för detta. *Se vidare: 2A Parkeringstal och riktlinjer som stödjer hållbar mobilitet 2B Riktlinjer för omvandling av parkeringsytor*

5. Använd Mobility management för långsiktig attityd- och beteendeförändring

Kommunen ansvarar för kommunikations- och informationsinsatser inför eventuella justeringar i reglering och prissättning av gatuparkering eller införande av nya mobilitetstjänster på allmän platsmark. Bostadsaktören har motsvarande ansvar gentemot boende i det befintliga beståndet samt i samband med försäljning och efter inflyttning gentemot nyinflyttade. *Se vidare: 4D Mobility management för långsiktig attityd- och beteendeförändring*

6. Samordna reglering och prissättning av parkering på allmän platsmark och kvartersmark

Kommunen ansvarar för att samordna anpassning och justering av reglering och prissättning av parkering på allmän platsmark och kvartersmark. *Se vidare: 2E Prissättning och reglering på kvartersmark och 2F Prissättning och reglering på allmän platsmark*

7. Gå över från förhyrd parkering till parkeringstillstånd

Bostadsaktören ansvarar för att eventuellt förhyrda parkeringsplatser inom befintligt bostadsbestånd omvandlas till parkeringstillstånd så att parkeringsplatser kan samordnas och samnyttjas. Nya parkeringsplatser bör endast erbjudas mot parkeringstillstånd. *Se vidare: 2E Övergång från förhyrd parkering till tillståndsparkering*

8. Vidta åtgärder som ytterligare stärker förutsättningarna för ett hållbart resande

Kommunen ansvarar för att i samverkan med bostadsaktören identifiera och vidta åtgärder i området och dess närhet som stärker dess tillgänglighet och nåbarhet med hållbara färdmedel. I detta arbete bör även den regionala kollektivtrafikmyndigheten och eventuellt även berörd kollektivtrafikentreprenör involveras. Åtgärder kan omfatta förbättringar i gång- och cykelinfrastrukturen, kollektivtrafikutbudet, förbättringar avseende kombinationsresor som består av flera olika färdmedel och samlade mobilitetsanläggningar på stadsdelsnivå. *Se vidare: 4C Var uppmärksam på trygghet och säkerhet*

9. Inför nya mobilitetstjänster

Bostadsaktören ansvarar för att teckna avtal och införa nya mobilitetstjänster som i ett första steg riktar sig mot befintligt bostadsbestånd och närområdet, men som på sikt kan integreras i mobilitetserbudet gentemot de nyinflyttade. Möjlighet till gemensamma lösningar på stadsdelsnivå bör undersökas och stödjas av kommunen. *Se vidare: 3F Mobilitetshus som delas av olika fastigheter*

10. Uppföljning, erfarenhetsåterföring, utveckling och kunskapsspridning

Bostadsaktören ansvarar för uppföljning av resvanor, bilnehav och nöjdhet hos de boende inklusive utnyttjande av erbjudna mobilitetstjänster. Kommunen ansvarar för uppföljning av eventuella effekter på stadsdelsnivå, exempelvis till följd av förändring i parkeringsreglering, åtgärder för hållbart resande och nya mobilitetstjänster. Det är viktigt att ny kunskap och erfarenheter tas tillvara och sprids för kommande processer. För att kunna mäta och följa upp effekter och förändringar så behöver oftast även en genomtänkt föremätning. *Se vidare: 1C Utmana praxis och pröva nya lösningar*

BILAGOR

- DELTAGANDE ORGANISATIONER
- DELTAGARNAS LÄRDOMAR FRÅN PROJEKTET
- ORDLISTA
- REFERENSER

DELTAGANDE ORGANISATIONER

EC2B Mobility

EC2B utvecklar enkla och hållbara transportlösningar och mobilitetstjänster för alla som vill förenkla sin vardag och bidra till ett mer resurseffektivt samhälle. Easy to B and Easy to be. Genom EC2B får företag och boende bekväm tillgång till paket av mobilitetstjänster – kollektivtrafik, lånecyklar, bilpool, hyrbil, taxi, samåkning, hemleverans etc. i fastigheten eller via gemensamma mobilitetshubbar i området. Transport som tjänst helt enkelt.

Familjebostäder

Familjebostäder är ett av tre allmännyttiga bostadsbolag inom Stockholms Stad. Familjebostäder förvaltar strax över 20 000 lägenheter, drygt 2300 lokaler samt ca 8000 bilplatser (varav ca 1900 garageplatser via STH Parkering). Familjebostäder står för en nyproduktion av bostäder om ca 500 lägenheter per år, vilka alla har tillgång till olika typer av mobilitetstjänster.

John Mattson

John Mattson är en bostadsfastighetsägare med cirka 4 400 hyreslägenheter samt kommersiella lokaler och tomträtter i Stockholmsregionen; Lidingö, Sollentuna, Stockholm, Nacka och Upplands Väsby. Vi äger och förvaltar ett av Stockholm första fastighet med p-tal 0, projektet går under namnet Noden.

K2A

Knaust & Andersson Fastigheter (K2A) är ett grönt fastighetsbolag med fokus på långsiktigt ägande och förvaltning av egenproducerade hyreslägenheter. De utvecklar och erbjuder moderna, yteffektiva och funktionella bostäder i Stockholm, Mälardalen och utvalda universitet- och högskoleorter. K2A lanserade 2018 en egen elbilpool, Bobil, och egen cykelpool, Bobike, för bolagets hyresgäster och finns på flera orter.

Kungliga Tekniska Högskolan

Sedan starten 1827 har KTH utvecklats till ett av Europas ledande tekniska universitet och en viktig arena för kunskapsutveckling. Som Sveriges största universitet för teknisk forskning och utbildning samlar vi studenter, forskare och fakultet från hela världen.

LaTERRE

LaTERRE är en fastighetsutvecklare verksam i Stockholmsområdet. Bolaget var upphovsmakare till ett p-tal 0 projekt i Upplands Väsby.

Sveafastigheter

Sveafastigheter utvecklar och bygger platsspecifika bostäder i Mälardalen med starkt hållbarhetsfokus och har egen långsiktig förvaltning. Sveafastigheter har bland annat byggt Sveriges första stora plusenergihus, Neptun, kollektivhuset Rudbeckia och Cykelkungen, med P-tal 0. 2022 tilldelades Sveafastigheter Kundkristallen för Sveriges nöjdaste hyresgäster i nyproduktion i Trygghetsboendet Hydran

Nyréns Arkitektkontor

Nyréns är ett arkitektkontor med en lång historia. Med människan i centrum och platsen som utgångspunkt skapar de hållbar arkitektur. Nyréns jobbar samskapande med olika kompetenser inom arkitektur, landskapsarkitektur, inredningsarkitektur, kulturmiljö, stadsplanering, ljus och visualisering. Nyréns kombinerar djup erfarenhet med nyfikenhet och ett utforskande arbetssätt. Det är livet som ska levas på platsen som är ledstjärnan i arbetet.

Rikshem

Rikshem är ett av Sveriges största privata fastighetsbolag och ägs av AMF Pensionsförsäkringar AB och Fjärde AP-fonden. En god avkastning i Rikshem gynnar därför i förlängningen Sveriges pensionärer. Rikshem äger och förvaltar cirka 29 000 hyresbostäder och vård- och omsorgsbostäder samt cirka 50 förskolor och skolor, i flera utvalda tillväxtorter från Luleå i norr till Malmö i söder. Rikshem har årligen cirka 1 000 bostäder i nyproduktion och lika många lägenheter i befintliga beståndet under renovering.

RISE

RISE Research Institutes of Sweden AB är ett svenskt helägt statligt forskningsinstitut, som samverkar med universitet, näringsliv och samhälle för innovationsutveckling och hållbar tillväxt. RISE har verksamhet inom bland annat stadsutveckling, arkitektur, mobilitet, klimatomställning och social hållbarhet. I institutets uppdrag ligger bland annat att främja offentlig sektors förnyelse och förmåga att bidra till lösningar på samhällets utmaningar tillsammans med näringslivet.

SKB

Stockholms Kooperativa Bostadsförening (SKB) är en förening som bygger och förvaltar bostäder och upplåter dessa som kooperativ hyresrätt till sina medlemmar. SKB bildades 1916 och har under de drygt 100 åren byggt kontinuerlig ca 80 lägenheter per år och har idag 8130 lägenheter i Stockholm och 120 stycken i Uppsala. Föreningen har aldrig sålt någon fastighet utan är evighetsförvaltare på riktigt. Vid årsskiftet hade SKB 2067 garageplatser och 1456 markparkeringsplatser.

Stockholm Stad

Trafikkontoret ansvarar för att de offentliga rummen är trygga och attraktiva med effektiva transportlösningar och god framkomlighet i den allt tätare staden

Sveafastigheter

Att det finns mycket att vinna i samordning mellan fastighetsägare och kommun när det kommer till parkeringsplatser och mobilitetslösningar

Svenska Bostäder

Svenska Bostäder är ett allmännyttigt bostadsbolag som ägs av Stockholm stad. Sedan 1944 äger och förvaltar Svenska Bostäder ett stort bestånd av fastigheter och deltar aktivt i utvecklingen av stadsdelar, bostadsområden och hem för stockholmarna. Svenska Bostäder har ett dotterbolag, Stadsholmen, med ett unikt uppdrag att rusta och förvalta hus med stora kulturhistoriska

värden i Stockholms stad. Svenska Bostäder, inklusive Stadsholmen, innehar omkring 28 000 hyreslägenheter, 3 900 lokaler, 10 000 bilplatser och fyra centrumanläggningar.

Trivector Traffic

Trivector är ett konsult- och forskningsföretag inom området hållbara transporter. Vi hjälper våra kunder att utveckla transport- och mobilitetslösningar för en hållbar framtid- ett effektivare, mer hållbart och säkert transportsystem i alla dess delar. Vi gör det främst genom konsultinsatser, digitala produkter, utbildning och forskning. Våra tjänster och lösningar har sin utgångspunkt i vetenskapliga metoder och forskningsresultat.

DELTAGARNAS LÄRDOMAR FRÅN PROJEKTET

Vilka är de viktigaste lärdomarna från projektet?
Vad tar du med dig?

För EC2B har Rikare Grannskap inneburit en större förståelse för vilka värden som mobilitet som tjänst kan bidra till i befintlig bebyggelse. Att privatägda bilar tar stor plats är inte ny kunskap men vad som konkret kan tillskapas istället i det lokala området om tjänster för delad mobilitet etableras är spännande. Det är också intressant att fortsätta söka svar på hur man utifrån resultaten i Rikare Grannskap kan ge fler hushåll en god tillgänglighet utan att behöva äga egen bil.

Björn Wendle, EC2B

- Staden måste med.
- Frågan måste in tidigare i processen.
- Tänk inte mobilitet, tänk större, tänk framkomlighet.
- Egna bolaget måste påbörja "inventeringsprocessen" för att höja kunskapsnivån om det egna beståndet.
- Det händer mycket på området och det finns många goda exempel i andra kommuner.
- Kunskapsnivån måste höjas och medvetande graden öka.

Eva Andersson, Familjebostäder

Vi har fastnat för det här citatet "Risken för att det finns en parkeringsplats mindre än vad som efterfrågas hanteras ofta som allvarigare än att det skulle finns en mer." För oss sammanfattar och ringar det in hela problematiken och sättet att se på det här projektet.

Daniel Fornbrandt & Erika Palmér, John Mattson

Med erfarenhet från projektet Rikare Grannskap har vi stärkts i vår övertygelse om att värdeskapande stadsomvandling är en av våra viktigaste strategier för förbättring av våra kunders levnadsmiljöer. I takt med förändringar i världens förutsättningar behöver även stadsbyggnadsstrategierna utvecklas. Marken som begränsad resurs i våra städer måste nyttjas effektivt och för ändamål som skapar värde för dagens och framtidens generationer utifrån modern tids behov. Vi är än mer övertygade om att de klimatvänliga mobilitetstjänsterna ska ges mer plats i våra stadsdelar och kundernas levnadsmiljö.

Bitia Almasian, Rikshem

Att det vi en första anblick kan verka enkelt att "bygga bort p-platser" men att det är en väldigt komplex fråga med många parametrar att ta hänsyn till. P-talen sätter oftast käppar i hjulen för att bygga på p-ytor.

Johan Jarding SKB

För trafikkontoret är det viktigt att ha en dialog med fastighetsägare och dela erfarenheter kring lyckade lösningar så att vi kan åstadkomma en vettig helhet i användningen av allmän platsmark och kvartersmark.

Robin Billsjö, Stockholm Stad

Att det finns mycket att vinna i samordning mellan fastighetsägare och kommun när det kommer till parkeringsplatser och mobilitetslösningar.

Moa Andersson, Sveafastigheter

Den stora potentialen i samverkan när det gäller mobilitet- både i nya och befintliga bostadsområden. Och också de utmaningar som finns i att få till denna samverkan. Jag ser det som en av de viktigaste nycklarna framåt och något som jag hoppas att det görs fortsatt forskning kring i syfte att hitta fungerande samverkansformer.

-Utmaningen att utveckla befintligt bestånd utan nya intäkter (att det krävs nyproduktion för att våra fallstudier ska vara genomförbara trots att p-platser inte verkar gå ihop ekonomiskt)

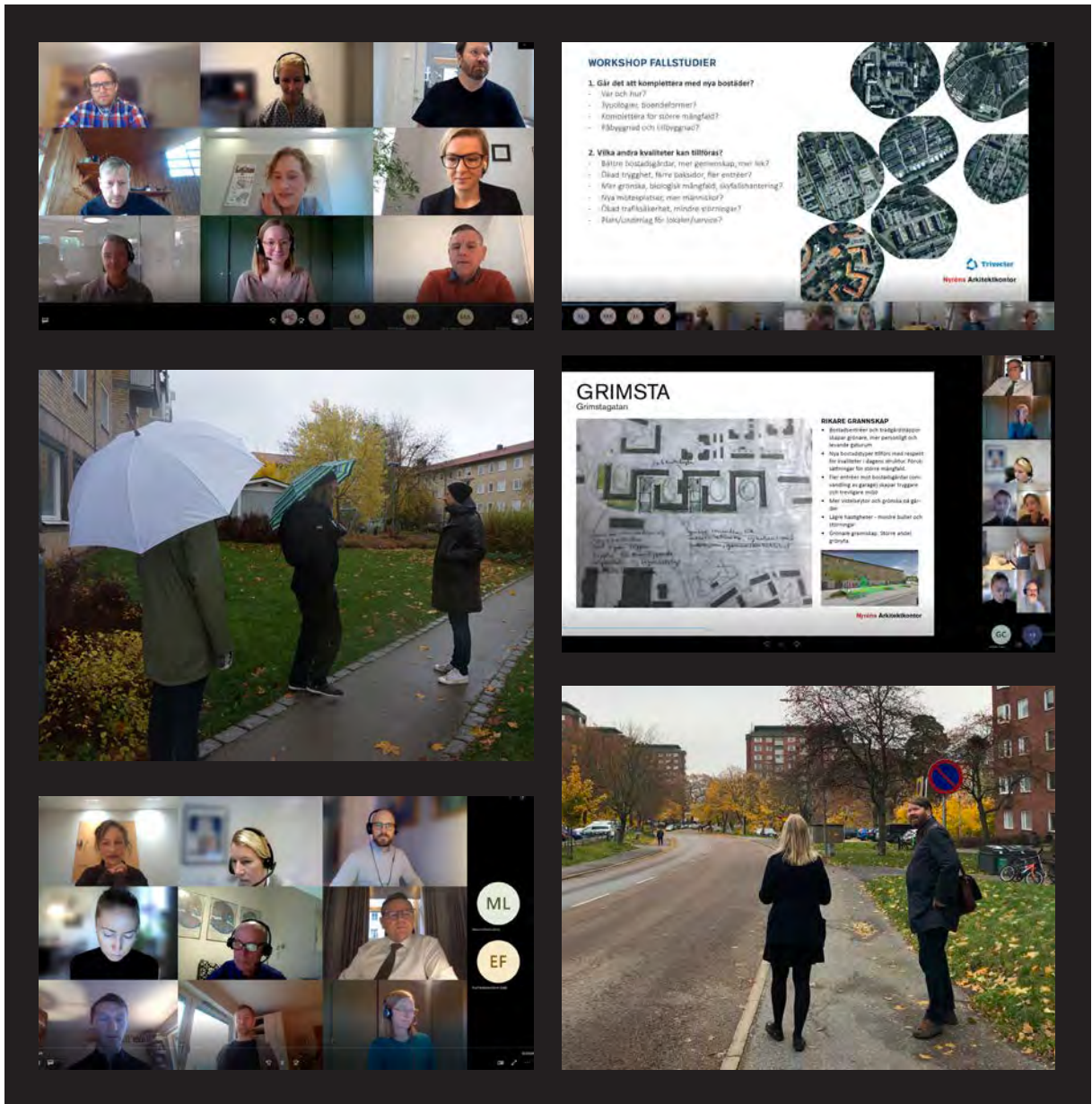
-Konkreta exempel från hur andra bostadsbolag och kommuner arbetat med frågorna

-Att vi är många i fastighetsbranschen med liknande utmaningar med en önskan om att bidra till rikare grannskap

-Behovet av samordning och samarbete för att inte bygga in oss i ett överskott av parkeringsplatser tidigt i planprocessen

-Personliga lärdomar kring att driva frågan i forskningsprojekt, internt och inte minst knyta kontakter med andra mobilitetsnördar

Camilla Melbéus, Sture de Vries, Maria Löfholm och Malin Klåvus, Svenska Bostäder



Bilder från projektgruppens möten, workshops och platsbesök.

ORDLISTA

Angöring

Angöring är en term för att beskriva ett fordon som stannar för av- och påstigande passagerare eller för pågående lastning och lossning av gods.

Boendeparkering

I äldre bostadsområden, där det inte finns möjlighet att lösa boendeparkering på kvartersmark, kan boendeparkering på gatan tillämpas. Det innebär att de boende kan ansöka om boendeparkeringstillstånd vilket ger dem tillstånd att parkera inom ett visst område till en reducerad taxa/månadsavgift.

Flexibla parkeringstal

Flexibla parkeringstal presenterades år 2010 som ett paraplybegrepp för planeringsprinciper som syftar till att hantera bilparkeringsutbudet som en del av flera transportlösningar. Flexibla parkeringstal innebär att kommunen kan tillåta färre bilparkeringsplatser än vad parkeringstalet medger i de fall som byggaktören väljer att vidta åtgärder och tillhandahålla mobilitetstjänster som minskar de boendes och verksammas behov av att använda motorfordon för enskilt bruk.

Friköp

Enligt Sveriges Kommuner och Landsting är det en variant på parkeringsköp där fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen eller annan parkeringsoperatör. Ansvar för överläts därmed genom avtal till operatören att säkerställa att bilparkeringsbehovet tillgodoses för en viss tid.

Minimital

Minimital anger ett lägsta antal parkeringsplatser som byggaktören måste anordna vid nyexploatering, vilket innebär att fastighetsägaren kan utöka antalet parkeringsplatser. Minimalen har varit den rådande riktlinjen i Sverige under lång tid då detta var ett sätt för kommunen att garantera att fastighetsägaren uppfyllde sitt ansvar att anordna parkeringsplatser i ett nytt område.

Maximal/Maxtal

Maximal/Maxtal anger ett högsta antal parkeringsplatser som byggaktören får anordna vid nyexploatering. Maxnorm används oftast för att begränsa antalet bilparkeringar i syfte att effektivisera markanvändningen och skapa en mer attraktiv stadsmiljö.

Mobilitet

Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. Kan ses som synonymt med rörlighet.

Mobilitetshubb

Kvartersnära invändig eller utvändig mobilitetsyta för delade mobilitetslösningar

Mobilitetshus

Är en samlad anläggning som innehåller både privata och delade mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Till skillnad från mobilitetshubbar så kan ett mobilitetshus även innehålla privat bilparkering. För att skapa förutsättningar för samnyttjande bör anläggningen vara större, i likhet med dagens parkeringshus.

Mobilitetslösningar

Används som samlingsnamn för mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster

Mobilitetstjänst

Med mobilitetstjänster avses tjänster för persontransporter eller varor, exempelvis hyrcyklar, bilpool, rabatterade kollektivtrafikkort och hemleveranstjänst.

Mobilitetsåtgärd

Med mobilitetsåtgärder avses fysiska åtgärder så som utrymme och anläggning för persontransporter eller varor, exempelvis parkeringsplatser för cyklar, bilpoolsbilar och privata bilar, hållplatser och lastplatser.

Parkeringsbehov och parkeringsefterfrågan

På eller i närheten av en fastighet ska det enligt PBL, 8 kap 9 §, punkt 4, finnas parkeringsplatser för fastighetens behov. Hur stort parkeringsbehovet är beror på parkeringsefterfrågan. Parkeringssefterfrågan styrs bland annat av pris, tillgång till andra transportmedel och läget i staden.

Parkeringsköp

Parkeringsköp kan tillämpas om fastighetsägaren inte har möjlighet att ordna den parkering som krävs för fastighetens behov. Parkeringsköp kan avse parkering i en gemensam parkeringsanläggning utanför den aktuella fastigheten. Byggherren bidrar ekonomiskt till en befintlig eller ny parkeringsanläggning. Detta regleras genom ett teckna parkeringsavtal. Praxis är idag att avtal skrivs på 25 år. Därefter bör det finnas möjlighet att teckna nytt avtal.

Parkeringsnorm

En parkeringsnorm är ett begrepp som används på olika sätt och saknar enhetlig definition. En parkeringsnorm kan vara ett samlingsnamn för vilka parkeringstal som ska användas för olika verksamheter i olika områden i kommunen. Begreppet är historiskt kopplat till Byggnadsstyrelsens anvisningar från 1960-talet.

Parkeringspolicy

En parkeringspolicy utgör kommunens redovisning av den övergripande viljeinriktningen i parkeringsfrågan. Policyn kan även kallas parkeringsstrategi eller parkeringsplan.

Parkeringstal

Parkeringstal reglerar hur många parkeringsplatser som enligt kommunens bedömning måste byggas vid exploatering och är ofta mycket tydliga. Parkeringstalen beslutas utifrån kommunens bedömning av vad som kan anses vara ett skäligt antal parkeringar i förhållande till bebyggelsen på en viss plats.

Projektspecifikt parkeringstal

Ett parkeringstal som är unikt för ett enskilt projekt och som normalt är i enlighet med parkeringsnormen.

Samnyttjande

Olika användargrupper utnyttjar samma parkeringsplats under skilda tider på dygnet. Till exempel boendeparkering på natten och arbetsparkering på dagen. Samnyttjande ger ett effektivt markutnyttjande.

REFERENSER

Boverket, PBL Kunskapsbanken – en handbok för Plan- och bygglagen

Framtiden, Framtidens Mobilitet. Presentation Dan Sandén

Franzon, 2018, Erfarenheter av flexibla p-tal. Utformning, användning och utvecklingspotential, LTH.

Gabbe & Pierce (2016) Gabbe & Pierce. 2016. 'Hidden Costs and Deadweight Losses: Bundled Parking and Residential Rents in the Metropolitan United States.' Housing Policy Debate. Vol. 27 Issue 2.

IVL Svenska Miljöinstitutet, Koucky & Partners (2018), Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet, Nr C 276

IVL Svenska Miljöinstitutet (2018), Mobilitetstrender, städernas politiska mål och fastighetsaktörers möjligheter att hantera mobilitet vid bostadsbebyggelse, Delrapport i projektet Sampark, Nr B 2322

IVL Svenska Miljöinstitutet, F. Holm & Klimatkommunerna (2020), Att styra mot minskad bilparkering- om Plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder, Nr C 554

IVS Svenska Miljöinstitutet (2021), Guide för mobilitetstjänster vid boendet- Råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden, Nr C 575

KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco, White Arkitekter (2022), Designguide för smarta gator

IVL Svenska Miljöinstitutet (2021), Parkerings- och mobilitetstjänster för en hållbar stad. Slutrapport i projektet Sampark – metoder, möjligheter och potential att samutnyttja parkeringsytor och mobilitetstjänster med Framtiden-koncernens fastighetsbestånd som fallstudieobjekt, Nr B 2416

IVL Svenska Miljöinstitutet (2022), Dags för modernare parkeringsregler!- Styrning av gatuparkering i städer, Rapportnummer C 654

IVL Svenska Miljöinstitutet, F. Holm & Klimatkommunerna (2022), Parkering som verktyg för hållbar mobilitet. Kunskaper, erfarenheter och förslag från projektet KomPark

KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco, White

Arkitekter (2022), Designguide för smarta gator

Litman (2016) Litman. 2016. Parking Requirement Impacts on Housing Affordability. <https://www.vtpi.org/park-hou.pdf> [2022-11-03]

Manville (2017) Manville. 2017. 'Bundled parking and vehicle ownership: Evidence from the American Housing Survey.' The Journal of transport and land use. Vol. 10 No. 1.

McCahill et al. (2016) McCahill et al. 2016. 'Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality.' Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. Vol. 2543 issue 1.

Naturskyddsföreningen, 2020, Framtiden för parkering och nya bostäder

Portland Bureau of Planning and Sustainability (2012). Cost of Onsite Parking + Impacts on Affordability.

Reichmann Antikvarier AB (2013) Kulturhistorisk värdeanalys Larsberg, för Lidingö Stad

RISE (2021), Branschöverskridande systemdesign: Hållbar mobilitet för fastigheter och kvarter

RISE (2022), Föredrag av Maria Schnurr 2022-04-27

SOU 2022:14, Sänk tröskeln till en god bostad

Sprei, F.; Hult, C.; Hult, Å.; Roth, A. Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements. Sustainability 2020

Sundbybergs Stad 2018. Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad- Parkeringsstal för cykel och bil. Antaget av: Stadsmiljö- och tekniska nämnden

Sundbybergs Stad 2022. Tillgänglig: <https://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/trafik-gator-parkering/parkera/ny-angorings--och-parkeringsstrategi.html>

Stockholms Stad, Stadsbyggnadskontoret 2020, Stockholms byggnadsordning

Stockholms stad, Förslag till program för Fruängen 2022

Stockholms Stad 1998, Stockholms årsringar

Stockholms Stad 2003, Stockholm utanför tullarna

Svenska Bostäder (2021) Boendeenkät Grimsta

Svefa AB, 2020. Utredning Malmö Stad, Vinstdelning i förtätningsprojekt avseende tomträtter

Sveriges Allmännyttan 2022. Allmännyttan: Skapa mobilitet för många, inte parkering för några Debattartikel Dagens Samhälle 2022-01-19

Sveriges Allmännyttan 2022. Mobilitetskalkylator, www.sverigesallmannnytta.se/mobilitet/mobilitetskalkylatorn/

Sweco (2019) Parkering Högdalen C

Theory Into Practice, 2019, Mo-Bo I Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur

Trelleborgs kommun 2020. Uppdatering av parkeringsnorm. Diarienummer PL 2020-8

Trafikanalys 2018. Så reser vi baserat på socioekonomi – resmönster för 37 grupper- PM 2018:9

Trivector Traffic (2014), Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Rapport 2014:84.

Trivector Traffic (2018), Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden- Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. Rapport 2018:45

Trivector Traffic (2020), Utvärdering av fastighetsnära bilpooler – Stockholms stad, Rapport 2020:160

Trivector Traffic (2020), Resvaneenkät Hjällbo, PM 2020:106

Trivector Traffic (2020), Resvaneenkät Mo-Bo III – en sammanställning av föremätning i Rissne, PM 2020:154

Trivector Traffic (2021) Mobilitetstjänsten EC2B i det bilfria boendet Brf Viva Erfarenheter från det första året

Trivector Traffic (2021), Effekter av mobilitetslösningar- underlags-PM till Gävles mobilitetsnorm, PM 2021:113

Trivector Traffic (2021), Boendeenkät Larsberg, Boendeenkät Högdalen, Boendeenkät Grimsta.

WSP(2020) Parkerings- och mobilitetsutredning, Ekporten, för John Mattson AB

White (2020) Landskapsanalys Högdalens centrum, för Stockholms Stad



RI
SE | Research
Institutes
of Sweden



Trivector

Nyréns Arkitektkontor



Stockholms
stad



Stockholms Kooperativa
BOSTADSFÖRENING



SB
Sveafastigheter



rikshem



Sveafastigheter

LaTERRE

JohnMattson



FAMILJEBOSTÄDER



ark
us

Praktisk forskning och
utveckling inom arkitektur
och samhällsbyggnad

Infra
Sweden

Med stöd från:

VINNOVA
Sveagen Innovationsprogrammet

Energimyndigheten

FORMAS

Strategiska
innovations-
program



Trivector.se

RI
SE

Research
Institutes
of Sweden

Nyréns Arkitektkontor