

# MER MOBILITET OCH MINDRE ASFALT GER FLER BOSTÄDER

2016-03-01

Av: Trafikutredningsbyrån

**Kravet på att alla bostäder ska ha en parkeringsplats begränsar bostadsbyggandet och höjer hyrorna. Projektet *Innovativ Parkering* undersöker möjligheterna till ett mer flexibelt stadsbyggande. Ställ krav på mobilitet snarare än på asfalt och parkeringar, menar Pelle Envall, VD på Trafikutredningsbyrån AB och doktor i trafikplanering.**

Idag är det olönsamt att bygga bostäder på många ytor i våra städer. En viktig anledning är att det finns parkeringsnormer som kräver att varje bostad ska ha en egen bilparkeringsplats, detta trots att bilinnehavet ofta är mycket mindre. Kostnaden för dyra parkeringsytor läggs dessutom på bostadshyran, vilket försvårar vardagen för kapitalsvaga grupper.

Inom projektet *Innovativ Parkering* genomför Trafikutredningsbyrån och en rad andra aktörer åtgärder för ökat bostadsbyggande. Genom flexibla parkeringstal ska bostäder byggas på ytor där detta tidigare inte var möjligt. Flexibla parkeringstal tar utgångspunkt i platsen och de boendes olika behov av mobilitetslösningar snarare än de standardiserade normerna. Därmed skapas förutsättningar för fler bostäder och en efterfrågad utveckling mot individanpassade och hållbara mobilitetslösningar skapas för dagens stadsbor.

## Historiskt perspektiv på parkeringstal och stadsbyggande

På 1960-talet åkte en grupp trafikingenjörer från Stockholm till USA. Syftet var att lära sig mer om hur man kunde planera samhället med utgångspunkt i den kraftigt framväxande massbilismen. Sverige var under denna tid det land i Europa med högst bilinnehav per invånare. Den tidens stadsutvecklingsfrågor handlade därmed mycket om att frigöra plats för och prioritera bilen.

## Parkering blir byggnorm

Med sig hem tog tjänstemännen exempel på parkeringsnormer från 311 amerikanska städer. Utifrån dessa förhållanden räknades ett medelvärde ut och ett krav på antal p-platser per bostad vid nybyggnation i Stockholm fastställdes. P-normer har därefter använts i Sverige i mer än 50 år. De har visserligen justerats, men grundfilosofin med kommunala normer för hantering av parkering har förblivit oförändrad.

Normerna lägger över kostnader och ekonomiska risker för bilparkering på byggherrar, bostadsrättsföreningar och fastighetsförvaltare. Detta skapar problem för dagens stadsplanering med behov av fler bostäder och flexibla mobilitetslösningar.

## Ny tid och krav på sunda parkeringsutredningar

Idag söker en växande skara svenska kommuner nya sätt att hantera parkering. Varför kommer förändringen nu?

Ett skäl är den ökade efterfrågan på centrala bostäder som leder till att nya stadsdelar byggs allt tätare. Med täthet

kommer nya parkeringsutmaningar. Det kan handla om att huvuddelen av bilparkeringarna måste anläggas i kostsamma underjordiska garage som inte skapar fria ytor i staden och inte finansierar sig själva. Dessa måste subventioneras via exempelvis högre bostadshyror. Garagekostnaderna är relativt ofta så höga att de förhindrar byggande av mindre bostäder och byggande på "besvärliga" förtätningstomter.

Ett andra skäl till att en förändring är på gång är de utvärderingar av parkeringsnormer som gjorts de senaste tre till fyra åren. Utvärderingar som visar att nuvarande normer varken baserats på forskning eller på behov. Stockholms län är ett exempel. Där säger normerna i genomsnitt att varje lägenhet ska ha en egen parkeringsplats, medan bilnehavet egentligen bara är hälften så stort.

Ett tredje skäl till pågående förändring är att p-normerna försvårar tillväxt av bland annat bilpooltjänster genom att slå ut marknadsekonomiska spelregler.

## **Vägen framåt**

För att skapa ett bättre stadsbyggande, leder Trafikutredningsbyrån projektet Innovativ Parkering tillsammans med NCC, Riksbyggen, Stockholms stad, Haninge, KTH, WSP, Uppsala Parkering AB med flera. Kostnaden för genomförandet delas mellan de involverade parterna och Vinnova.

Projektets syfte är att möjliggöra fler bostäder, bättre mobilitet och mer attraktiva stadsdelar genom anläggning av bostadshus med flexibla parkeringstal. Istället för att ställa krav på parkering och asfalt, ska det ställas krav på mobilitet. Två bostadshus är redan under uppförande, ett i Haninge och ett i Älvsjö. I dessa hus kommer resurser från den kostsamma bilparkeringen frigöras för att erbjuda flertalet hushåll förbättrad mobilitet. Lösningarnas effekter utvärderas.

Målet är bland annat att ge boende god mobilitet och tillgång till bil utan att behöva äga egna fordon. För många hushåll som inte äger bil innebär de nya husen bättre mobilitet genom tillgång till bil utan fasta avgifter nära sitt hem. Projektet vänder sig dock även till de hushåll som redan äger egen bil.

## **Långsam förändring**

Att förändra rådande p-normer är dock inte enkelt, projektets parter har samarbetat i flera år. I projektet Innovativ Parkering har vi på TUB som uppdragsledare för projektet varit mycket noga med att alla parter ska få del av varandras syn på behov, problem och utmaningar, såsom behov av:

- nya bostäder på ytor där parkeringskrav idag hindrar det.
- att stödja och förbättra mobilitet och klimatsmarta transporter.

Det har varit en process som strävat efter att hitta lösningar som gynnar alla deltagande aktörers mål. Att förstå det historiska perspektivet, bakgrunden samt motiven till det planeringsparadigm som lagt grunden för hur parkering i stadsbyggnad har hanterats hittills, är en nyckelfråga.

Genom flexibla parkeringstal anpassas lösningarna efter den specifika fastighetens förutsättningar och de boendes mobilitetsbehov snarare än efter normer författade flera år före byggstart. Det är viktigt att påtala att flexibla parkeringstal i sig inte betyder sänkta parkeringstal. Flexibla parkeringstal innebär "bara" att parkering ses som ett av flera möjliga sätt att lösa mobilitet. Att sänka parkeringstalen är bara en lösning när bilnehavet följer efter.

## Lösningar

Ett viktigt moment i processen är att ta fram **fastighetsspecifika parkeringsutredningar**, det vill säga utredningar som utgår från fastighetens specifika behov av parkering och andra mobilitetstjänster. Bra mobilitet består av många olika pusselbitar anpassade för varje nytt hus. För husen i Haninge och Älvsjö är en handfull tjänster utvalda utifrån platsens förutsättningar och boendes resbehov. TUB och projektet Innovativ Parkering arbetar bland annat med lösningar inom följande områden:

- **IT och innovationer inom personbilssektorn** har ökat möjligheter för stadsbor att ha tillgång till bil utan att äga den. På kort tid har tre globala kapitalstarka företag investerat i bilpoolskoncept i Stockholm, ett av dem är Car2go av Daimler Chrysler, därtill kommer DriveNow, Uber och Lyft med sina biltjänster. Denna typ av tjänster förfinas och utvecklas nu. Mobilitet kan vara frihet att välja att äga eller inte äga. Att ha tillgång till en stor bil för fjällsemestern och en liten för arbetsresan. Att ha tillgång till bil även då frun är på tjänsteresa med bilen.
- **Cykelparkering** har blivit allt viktigare. Andelen elcyklar och transportcyklar ökar, liksom kundkrav på såväl parkering som framkomlighet. Lyhörda byggherrar svarar med att bygga bättre cykelparkering i fastigheter.
- **Lådcykelpool**. Lådcyklar är ett fordon som kan underlätta veckohandling, transport av varor och skjuts av barn, speciellt för hushåll som bor på platser där barn pga. tung eller snabb biltrafik inte tillåts cykla själva. Lådcyklar är vanliga i städer med hög cykelandel men används i ringa omfattning i Sverige idag.