

Nyhetsbrev

- med samlade tankar och analyser just nu



Lästid: 4-6 minuter

STOCKHOLM 2020.04.29

Är lägre p-tal i bostadsområden möjligt med hjälp av mobilitetsåtgärder?

Är det möjligt att påverka p-talet? Hur kan man arbeta med parkeringsplatserna i nya och äldre bostadsområden? Kan det leda till att mer yta kan användas till annat?

Framtida syn på bilar och parkering

En viktig fråga för framtiden är hur inställningen till bil och därmed synen på parkering kommer att förändras. Forskning och erfarenhet från städer och länder är ganska knapphändig, men det som finns pekar entydigt på att privatbilismens betydelse kommer att avta och därmed den relativa parkeringsefterfrågan. Kanske kommer den rådande Covid-19-pandemin, där vi lärt oss mer om att exempelvis ha digitala möten, att påskynda denna process.



Stora stadsutvecklingsprojekt konkurrerar om yta. En av de som konkurrerar om ytan är ofta bilparkering, som gärna av bekvämlighetsskäl lokaliseras till områden som annars kunde användas till exempelvis mötesplatser och grönytor eller till byggnader vars syfte och motor är verksamheter och bostäder, inte parkering. Vi behöver finna en balans. Rätt mängd bilplatser måste anläggas, då varken för många bilplatser eller för få är till gagn för projekt och stadsbild. Vi behandlar i denna text mobilitetsåtgärder i bostadsdominerade områden.

Mobilitetsåtgärder

För att få ned bilplatsbehovet kan så kallade Mobility Managementåtgärder (MM) ge minskad parkeringsefterfrågan utan att äventyra berörda bostäders kvalitet, tvärtom. MM förutsätts av RSD genomföras och hanteras av fastighetsägare och kommun. Trafikverket säger följande om MM.

”Ett hållbart resande kan uppnås genom en kombination av bra fysiska förutsättningar, tvingande åtgärder restriktioner och en påverkan på människors attityder och beteenden (ofta kallat Mobility Management). Mobility Management

kan förklaras som mjuka åtgärder för att påverka resan innan den börjar.”

MM-åtgärder används i många kommuner i Sverige och utomlands för att minska bilplatsbehovet, dels för bättre projektekonomi, dels för att av miljöskäl stimulera till annat resande än med bil.

Vi ger exempel nedan. Reduktionen på bilresande eller parkeringsbehov anges vanligen i procent.

Viktig: om MMs effekter på p-tal mm ska få tillgodoräknas i form av färre bilplatser åligger det fastighetsägaren att införa åtgärderna, och se till att de vidmakthålls över tid.

Bilpooler

En vanlig, och effektiv, åtgärd är bilpooler. Dessa kan vara riktade till boende, eller ex vis finnas i anslutning till arbetsplatser, för resor i arbetet.

En bilpoolsbil bör vara belagd till 60 à 65 % och rulla ca 2 000 mil per år för att vara lönsam. Kostnaden för en bilpoolsbil är ca 10 000 kr per månad, och med denna bilpoolsbil ”försörjer” man i snitt knappt 40 bilpoolsmedlemmar.



Internationella studier har försökt reda ut hur många vanliga privata bilar en bilpoolsbil kan ersätta, och då kommit fram till att en bilpoolsbil kan ersätta mellan 9 och 14 vanliga bilar. RSDs bedömning är lägre, ca 5 bilar eller bilplatser, beroende på att vi tror att en större andel människor som nyttjar bilpool också äger en egen bil, speciellt vid hög bilpoolsandel, när man närmar sig mättnadspunkten för bilpool.

Information

Förutom vanlig information i samband med inflytt i lägenhet kan informations- och bokningstjänster stimulera till alternativt resande. Sammantaget kan dessa åtgärder enligt Trafikverket ge möjlig reduktion av bilplatsbehovet i ett bostadsområde med upp till 5 procent.

(forts nästa sida...)

Parkeringsstal, eller p-tal, är ett begrepp som används vid planering och utveckling av bostäder och verksamheter. Det uttrycks vanligen som bilplatser per 1000 kvm verksamhets- eller bostadsyta eller som bilplatser per lägenhet. P-talet regleras ofta den kommunala parkeringsnormen, där de kan vara mer eller mindre flexibla.

Kollektivtrafikkort

För att stimulera till kollektivtrafikresande kan man erbjuda gratis kollektivtrafikkort, förslagsvis ett per lägenhet, och reducerat pris nästkommande år. Detta kan enligt RSD sannolikt reducera bilplatsbehovet med upp till 5 procent. Bra exempel på hur man kan resonera finns bl a i Sundbybergs stads mobilitets-policy.

Cykelförråd och elcykelpool

Uppvärmda förråd med lås, pump, laddning av elcykel, plats för enklare reparationer samt plats för elcykelpool inkl möjlighet till lån av cykelkärra.

Detta ligger i stark samklang med dagens miljödebatt och t ex införande av cykelfartsgator (ett bra exempel finns i Linköping). Förrådet kan med fördel placeras centralt för att lättare kunna implementera cykelpoolen. En sådan cykelsatsning bör enligt RSD kunna reducera bilplatsbehovet med 5 à 10 %.



Mottagningskåp för leverans av varor

Dessa placeras centralt. Både kyllda (för matvaror) och vanliga skåp. Kan kanske reducera bilplatsbehovet med några procent. Kräver dock att leverantörerna/e-butikerna är villiga att leverera till sådana skåp. Experiment i denna anda pågår, bl a har Haninge sådana åtgärder inskrivet i sin trafikstrategi.



Exempel mottagningskåp, bildkälla: Cleveron



Exempel mottagningskåp, bildkälla: Nowaste Logistics

Återbrukscentral

För att minska behovet av att åka iväg med avfall och stimulera återbruk kan återbruks-/återvinnings- och grovavfallscentraler placeras i området. Detta kan kanske reducera bilplatsbehovet med några procent.

Slutsats

Sammantaget kan denna typ av mobilitetsåtgärder minska parkeringsbehovet i ett bostadsområde med uppemot 25 %. För verksamheter, ex vis kontor eller handel, kan åtgärder som ex vis information om kollektivtrafik, cykelpooler med cykelkärror etc ge goda reduktioner på bilplatsbehovet. Det är som alltid viktigt att räkna rätt från början, då det är såväl kostsamt som icke hållbart att anlägga ett felaktigt antal bilplatser.

Artikelförfattare:

Lisa Lagéren, Civilingenjör, Partner RSD

Janne Sandahl, Teknologie doktor, seniorkonsult