

ResSmart

En plattform för hållbar mobilitet

HÅLLBAR MOBILITET OCH PARKERING I BOSTADSOMRÅDEN

Lägesbeskrivning, inspiration och vägledning för
kommuner och fastighetsägare i Stockholmsregionen

2025-08-11



Framtagen av

ResSmart

Medverkande: Jesper Johansson (Tyréns AB), Christine Schnabel (Tyréns AB)

Innehåll

Inledning	5
Flexibla p-tal	7
Potentialen för flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder	7
Parkeringsnormer i Stockholmsregionen	7
Hur flexibel behöver en p-norm vara?	10
Bilparkering	12
Kostnader för bilparkering.....	12
Konsekvenser av bilparkering	13
Hur många hushåll behöver en egen parkeringsplats?.....	15
Mobilitetsåtgärder	17
Kostnader för mobilitetsåtgärder och bilägande.....	17
Vilken åtgärd för vad och hur kan åtgärder kravställas?	17
Bilpool	24
Upplåtelseformer	28
Verktyg	30
Mobilitetsåtgärder för befintlig bebyggelse.....	30
Målgruppsanalys för val av åtgärder.....	32
Att beakta vid driftsättning och förvaltning.....	34
När tjänster inte implementeras eller avslutas i förtid	35
Metoder för uppföljning och utvärdering.....	37
Planprocessen	42
Detaljplaneprogram.....	43
Avtal och överenskommelser.....	44
Detaljplan	45
Bygglov.....	46
Grunden för hållbart resande	48
Nationell nivå	48
Regional nivå.....	48
Kommunal nivå	50
Samverkan på projektnivå.....	52
Utvecklingsbehov	54

Inledning

Kommuner, byggaktörer och fastighetsutvecklare strävar efter att skapa attraktiva, hållbara och levande bostadsområden vilket bland annat har ökat fokus på hållbar mobilitet vid boendet. Ett planeringsverktyg i detta sammanhang är flexibla parkeringsnormer (p-normer) som de senaste 15 åren har blivit allt vanligare i den kommunala planeringen. Parkeringsnormerna innehåller ofta beräkningsmodeller och färdiga paket med mobilitetsåtgärder, men det praktiska arbetet med regelverket kan ändå vara utmanande då vägen till ett fungerande mobilitetskoncept kan kantas av juridiska, tekniska, ekonomiska och organisatoriska frågeställningar.

Kommuner, byggaktörer, bostadsbolag och leverantörer bekräftar att p-normer fyller en viktig funktion i samarbetet mellan kommun och byggaktör då de tydliggör kommunens ambitioner, skapar samsyn och främjar hållbart resande. Samtidigt har det identifierats ett stort behov av tydligare stöd och vidareutveckling inom områden där p-normer, lagar och rutiner brister – exempelvis i arbetsprocesser, juridik, ansvarsfördelning samt kravformulering och -uppföljning, men även avseende politisk vision, vilja, ledning och samordning.

Det praktiska planeringsarbetet för ökat hållbart resande vid boendet är komplext. Det krävs insatser på olika planeringsnivåer, hantering av både lagstadgade planeringsskeden och moment som saknar särskilt lagstöd samt dialog och samverkan mellan flera aktörer.

Ytterligare ett lager i detta är att bostadsprojekt med mobilitetsåtgärder inte enbart förväntas leda till en fysisk byggnad med ett antal parkeringsplatser utan även ska erbjuda konkurrensutsatta mobilitetstjänster, som behöver fungera långsiktigt och på marknadens villkor. Projekten måste dessutom hantera utmaningen att de boendes mobilitetsbehov är svåra att förutse och dessutom förändras över tid. Och inte minst kan de ökande byggkostnaderna innebära att parkeringslösningen är avgörande för om ett projekt kan genomföras överhuvudtaget.

Syftet med denna kunskapsöversikt är att vägleda genom denna komplexitet. Den ska ge en kunskaps- och lägesbeskrivning för hållbart resande vid boendet och försöker sätta konceptet med flexibla parkeringstal i ett större sammanhang. Den ska även erbjuda praktisk vägledning genom att ge stöd för att planera, genomföra och följa upp parkerings- och mobilitetslösningar som fungerar i praktiken – utifrån både kommunens styrmedel och behoven hos marknadens aktörer. Förhoppningen är att Kunskapsöversikten kan vara ett bidrag till att fler projekt realiserar på ett sätt som gynnar både regionens utveckling och ett hållbart resande.

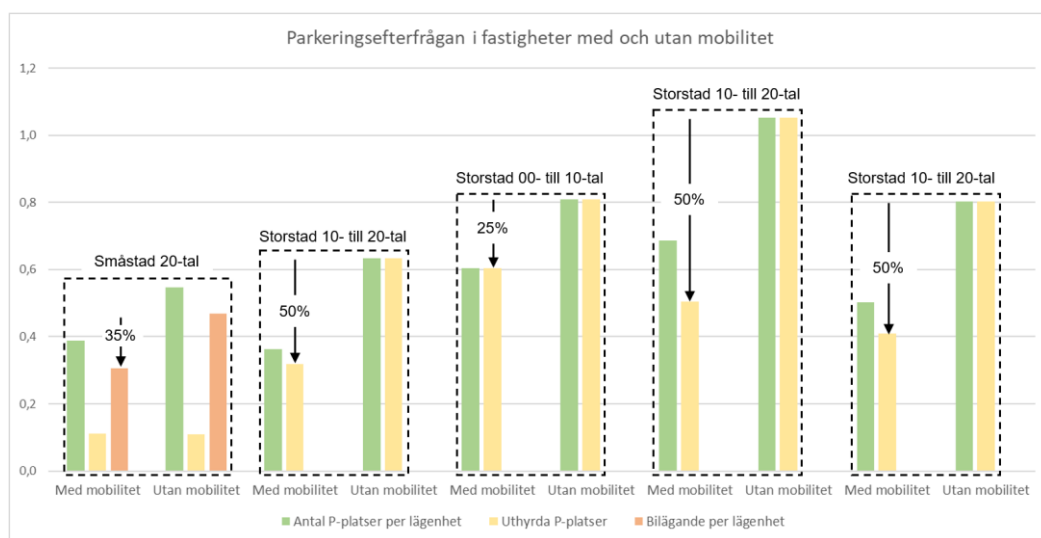
ResSmart är plattformen för erfarenhetsutbyte, kunskapshöjning och samarbete kring arbetet med hållbar mobilitet i Stockholms län. Idag består ResSmart av närmare 20 medlemmar som alla är kommuner i Stockholms län. Syftet är att plattformen ska öka arbetet med hållbar mobilitet i regionen, skapa synergieffekter och resultera i konkreta samarbetsprojekt. www.ressmart.nu

Kunskapsöversikten riktar sig till kommuner och fastighetsägare i Stockholmsregionen. Den har tagits fram med stöd av Region Stockholm och i samarbete med kommuner och fastighetsägare, däribland Stockholms stad, Vallentuna kommun, Södertälje kommun, Österåker kommun, Stockholmshem AB, Familjebostäder AB och Tyréns AB. Erfarenheter från dessa och övriga medlemmar i nätverket ResSmart samt relevanta studier ligger till grund för kunskapsöversikten. Då ämnet är under ständig utveckling är ambitionen att vidareutveckla och komplettera kunskapsöversikten framöver.

Flexibla p-tal

Potentialen för flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder

I ett Vinnovafinansierat forskningsprojekt (Tyréns, 2023) har effekten av mobilitetsåtgärder för vanliga bostadsprojekt studerats. Utvärderingarna omfattar byggda bostäder i Uppsala, Malmö och Vallentuna (ej pilot- eller flaggskeppsprojekt) och visar att bilägandet kan halveras i fastigheter med ett normalt utbud av mobilitetsåtgärder. Studien visar på mellan 25-50 procent lägre efterfrågan på bilparkering i fastigheter med mobilitetsåtgärder, jämfört med fastigheter utan mobilitetsåtgärder, se Figur 1. Även om studien har gjorts på ett begränsat underlag (tre områden i Malmö), tyder resultatet på att det finns stor potential i att använda mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkering generellt. Det finns stora möjligheter med att ersätta bilparkering med annan form av mobilitet, som även bidrar till att skapa en bättre mobilitet för fler än endast de som äger egen bil.



Figur 1 Bilägande och uthyrningsgrad i undersökta fastigheter som visar på en efterfrågan på bilparkeringsplatser som ligger mellan 25 och 50 procent lägre än fastigheter utan mobilitetsåtgärder (betecknas i figuren med endast "mobilitet"). Källa: Tyréns.

Parkeringsnormer i Stockholmsregionen

De flesta kommuner i Stockholmsregionen arbetar idag med flexibla parkeringstal/parkeringsnormer, ofta genom styrdokument som kan kallas för parkeringsnorm, parkeringsstrategi, mobilitetsprogram, med flera; parkeringstal kan även finnas i en trafikstrategi, trafikplan eller översiktsplan. De flesta av dessa styrdokument (se tabell nedan) har tagits fram mellan 2016 och 2018, men några är äldre eller nyligen reviderade – en andra generation normer har börjat ta form.

Tabell 1 Styrdokument för flexibla parkeringstal i Stockholmsregionen (status: december 2025)

Kommun	Dokumentets titel	År
Botkyrka	<u>Parkering i Botkyrka kommun</u>	2017
Danderyd	<u>Förslag till parkeringsstrategi för Danderyds kommun</u>	2016
Ekerö	Nej	
Haninge	<u>Parkeringsstrategi för Haninge kommun</u>	2018
Huddinge	<u>Parkeringsprogram Huddinge kommun</u>	2016
Järfälla	<u>Parkeringsnorm för Järfälla kommun</u>	2017
Lidingö	<u>Handlingsplan för parkering inklusive parkeringsnorm</u>	2015
Nacka	<u>Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka</u>	2016
Norrtälje	<u>Parkeringsstrategi för Norrtälje stad</u>	2023
Nynäshamn	<u>Parkeringsnorm</u>	2021
Nykvarn	<u>Parkeringsnorm</u>	2019
Salem	Nej	
Sigtuna	Nej	
Sollentuna	<u>Parkeringsplan för Sollentuna kommun, Ny under framtagande</u>	2020
Solna	<u>Parkeringsnorm för Solna stad</u>	2024
Stockholm	<u>Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion</u>	2025
Sundbyberg	<u>Mobilitetsnorm för Sundbybergs Stad</u>	2024
Södertälje	<u>Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna</u>	2017
Tyresö	Nej	
Täby	<u>Parkeringsstrategi Täby kommun; Parkeringsstrategi-handbok</u>	2013
Upplands-Bro	Nej	
Upplands-Väsby	<u>Trafikplan Upplands Väsby kommun</u>	2013
Vallentuna	<u>Parkeringsstrategi för centrala Vallentuna</u> <u>Parkeringsstrategi för Vallentunas kommun</u>	2019
Vaxholm	<u>Parkeringsnorm för Vaxholms stad</u>	2014
Värmdö	<u>Flexibel parkeringsnorm Gustavsbergsprojektet, Ny under framtagande</u>	2018
Österåker	Nej	

Regelverken anger miniminormer, det vill säga det minsta antal platser som behöver tillhandahållas. Parkeringstalen för bil och cykel kan anpassas efter läge, tillgänglighet, lägenhetsstorlek och mobilitetsåtgärder. Zonindelning är vanlig och innebär att lägre p-tal (för bil) gäller i centrala lägen och nära kollektivtrafik. Mobilitetsåtgärder som bilpool, cykelpool, högkvalitativ cykelförvaring, kollektivtrafikerbjudanden och informationsinsatser används för att minska behovet av parkeringsplatser ytterligare. Denna anpassningsmöjlighet uttrycks genom att parkeringstalen kallas flexibla.

Kommuner som ännu inte har tagit fram en egen parkeringsnorm eller som vill förbättra sina beslutsunderlag kan få stöd av den nyligen utkomna Handbok för transporteffektiva stadsdelar¹. Den erbjuder konkreta vägledningar för kommuner som vill undersöka sin egen kapacitet att arbeta med åtgärder som påverkar bilägande och hållbar mobilitet på kommunnivå. Genom guider undersöks både den politiska viljan och platsrelaterade förutsättningar i planområdet.

Handboken för transporteffektiva stadsdelar ger små och medelstora kommuner stöd i att bedöma sin kapacitet och driva arbetet framåt i planeringsprocessen. Den belyser relevanta frågeställningar och beslut i olika skeden enligt plan- och bygglagen, med särskilt fokus på detaljplaneskedet. Handboken behandlar inte teknisk utformning och dimensionering. Boken innehåller checklistor för workshops och dialog mellan kommun och byggaktör om mobilitet och transporteffektivitet. Ett självskattningsverktyg hjälper kommuner att identifiera politiska och platsrelaterade förutsättningar, vilket kan vägleda prioriteringar, exempelvis att börja med enklare detaljplaner innan större projekt. En processkarta ger förslag på frågor och analyser i olika planeringsskeden, indelade i tre ambitionsnivåer – grundläggande, normal och ambitiös, och kopplade till resultatet från självskattningen.

¹ [Anna Gemzell & Pernilla Knutsson, 2024, Handbok för transporteffektiva stadsdelar i små och medelstora kommuner; RISE rapport 2025:6](#)

Hur flexibel behöver en p-norm vara?

Parkeringsnormer är som utgår från schablonvärden på ett förväntat parkeringsbehov för ett bostadshus eller en verksamhet i ett specifikt område. Flexibiliteten består idag oftast i att parkeringstalen anpassas efter platsens förutsättningar, bostäders storlek och mot att mobilitetsåtgärder implementeras. I det praktiska genomförandet har det dock visat sig att regelverket ofta medger för lite flexibilitet eller till och med förhindrar anpassningar efter andra än de nämnda förutsättningarna eller efter förändringar som sker över tid.

En central fråga för de aktörer som deltog i workshoparna under arbetet med denna kunskapsöversikt var hur flexibilitet och möjlighet till anpassning kan främjas i processer, planer och avtal. Deltagarna betonade också att just större flexibilitet kan vara avgörande för att de implementerade åtgärderna blir långsiktigt hållbara och för att önskade beteendeförändringar hos de boende ska kunna både uppstå och bestå.

Det finns goda skäl varför delar av processen och regelverket bör vara relativt rigida. Kommuner ska behandla byggaktörer lika och har p-normer som stöd för att säkerställa likvärdiga och jämförbara mobilitetslösningar i byggprojekt. Därtill är plan- och byggprocesser långa; exempelvis hos Stockholms Stad tar endast detaljplanprocessen i genomsnitt cirka sju år.

För en smidig arbetsprocess krävs därför enhetliga regler och begränsade möjligheter att förändra åtgärder och reduktionsnivåer, exempelvis efter antagen detaljplan eller teckning av mobilitetsavtal. Även ur ett boendeperspektiv är stabila lösningar viktiga. Mobilitetslösningarna behöver vara iordningställda vid inflyttning och vara pålitliga samt förutsebara över tid för att utgöra ett reellt och trovärdigt alternativ till den privata bilen.

Samtidigt finns det många anledningar till varför det behöver finnas utrymme att kunna göra ännu bättre anpassningar till givna förutsättningar än idag, både när p-talet sätts och när åtgärder, mobilitetstjänster och leverantörer väljs.

Anpassning av åtgärdspaketet efter behov

Ofta är det svårt för en byggaktör att hitta den perfekta matchningen mellan åtgärder och de boendes behov direkt från början. Det är inte heller säkert att en åtgärd som träffade rätt vid inflyttning är lika intressant ett antal år senare. Detta beror på att människors mobilitetsbehov kan vara mycket varierande och dessutom föränderliga. Mobilitetsbehov är starkt kopplade till personliga förutsättningar såsom vald boendeort, hälsa, arbete och familjesituation samt samhällsliga aspekter såsom tillgänglighet, kostnader och tidsåtgång för resor.

Anpassningsbehov kan också uppstå på grund av förändringar i själva åtgärden respektive tjänsten. Mobilitetstjänster har visat sig försvinna redan innan avtalstiden går ut, exempelvis för att leverantören lägger ner verksamheten eller att den sägs upp i förtid av fastighetsägaren.

Det är viktigt att komma ihåg att många mobilitetstjänster (främst fordonspooler) är konkurrensutsatta och att det krävs en tillräckligt stor efterfrågan för att de ska vara livskraftiga. Över tid måste tjänsterna bära sig själva om det ska vara intressant för fastighetsägaren att fortsatt erbjuda dem. Sett över en längre tidsperiod skulle även nya teknologier eller mobilitetstjänster kunna uppstå som bedöms vara intressanta ersättare för de avtalade tjänsterna.

Ovan beskrivna exempel visar på att det krävs en balans mellan stabilitet genom tydliga, fasta krav och regler å ena sidan, och möjlighet till flexibilitet och dynamisk anpassning å den andra sidan för att i slutändan kunna erbjuda ett boende med ett tidsenligt, attraktivt och hållbart utbud av mobilitetstjänster och parkeringsplatser, både vid inflytt och över tid². Det kommer att krävas vidare utvecklingsarbete, dialog och regeländringar för att åstadkomma detta. Viktigt kommer att vara att eventuella anpassningar kan genomföras med en rimlig tids- och resursinsats, samt att de följer en förutbestämd ansvarsfördelning så att ingen aktör belastas oproportionerligt mycket.

² Tyréns, Mobilitetsmodellen, juni 2022-november 2024

Bilparkering

Kostnader för bilparkering

Här sammanställs ekonomiska aspekter som kopplar till både samhället och aktörer.

För samhället

- Idag finns det cirka fem miljoner personbilar i Sverige samtidigt som det finns cirka tre till fem parkeringsplatser per personbil, och därmed kan antalet parkeringsplatser uppskattas till mellan 15–25 miljoner³.
- I Örebro kommun går det årligen åt över fem miljoner kronor i skattemedel till att betala av och underhålla de allmänna och avgiftsfria gatuparkeringarna, endast i södra Örebro.⁴
- Sänkt p-tal från 0,8 till 0,4 i de tio kommuner som byggde flest flerbostadshus år 2019 skulle innebära en besparing av mark på 170 000 kvm (antagen yta för plats: ca 20 kvm).⁵

För projektet

- Parkeringskrav kan öka byggkostnaden med 15 procent⁶; Uppsalahem räknar till och med att kostnaderna för parkering motsvarar cirka 20 procent av den totala byggkostnaden för ett nytt bostadshus.⁷
- I Stockholmsregionen ligger prisnivåer för bostadsrätter lägre i områden som ligger utanför Stockholms stad. Därför spelar kostnaden för parkering en större roll i projektekonomin och kan påverka genomförbarheten av projektet. Samtidigt kan bilinnehavet och efterfrågan på bilplatser i dessa områden vara högre än i centralare lägen⁸.
- Att anlägga en parkeringsplats i garage bedöms enligt Stockholms Parkering kosta mellan 350 tkr och 450 tkr, allmännyttiga bostadsbolag⁹ räknar med mellan 500 tkr och 600 tkr per plats (25 kvm per plats, andelen för körbanor inräknad). Kostnader för drift och underhåll tillkommer.
- Byggkostnad tillsammans med markpris, ränta, avskrivning och driftskostnader för en parkeringsplats i garage har beräknats till cirka 3 600 kronor per månad¹⁰.

³ Samordning för bostadsbyggande, 2021: Stärkt planering för en hållbar utveckling. SOU 2021:23.

⁴ Örebro 2023, Förutsättningar för parkering i södra Örebro, Moe 356/2023

⁵ Samordning för bostadsbyggande, 2021: Stärkt planering för en hållbar utveckling. SOU 2021:23.

⁶ Fastighetsägarna mfl. (2022): Framtiden för parkering och nya bostäder.

⁷ UNT 2017, P-plats höjer hyran med 1 000 kronor

⁸ Fastighetsägarna mfl. (2022): Framtiden för parkering och nya bostäder.

⁹ Sveriges Allmännytta samt Stockholms hem

¹⁰ Trivector (2024) Effekter av mobilitetsåtgärder (Power Point Presentation)

För byggaktören / fastighetsägaren

- Vid utformning och placering av olika former av parkering behöver hänsyn tas till att en parkeringsplats för privat bil beräknas generera en intäkt medan ytor för privata cyklar och poolcyklar innebär en kostnad utan intäktsmöjligheter.

För de boende

- En genomsnittsbil står parkerad 23,25 timmar per dag eller 97 procent av sin livstid¹¹
- Boendeparkering i Stockholm stad kostar upp till 1600 kr/mån och i Nacka upp till 600 kr/mån.

Konsekvenser av bilparkering

Effekter på bilägande och bilanvändning

Byggnader och parkeringsanläggningar som byggs idag kommer att ha påverkan på stadens struktur och funktionalitet i många decennier framåt och har därför långsiktiga effekter på den byggda miljöns kvalitet och människors färdmedelsval.

Antalet bilplatser och deras placering har stor påverkan på de boendes bilägande, deras efterfrågan på en parkeringsplats, samt bilanvändningen. Boende i småhus, i större bostäder och med högre inkomst äger bil i större utsträckning¹² och den som har sin privata bil närmast bostaden och ett gott utbud av bilplatser åker automatiskt också mer bil.

Ett överdimensionerat parkeringsutbud i en stadsdel eller stad kan därför öka efterfrågan på parkering och generera fler bilresor vilket försämrar trygghet och säkerhet för gående och cyklister; samtidigt som yta tas i anspråk som skulle kunna användas till andra värden.

Effekter på ekonomi och fördelning

Parkering för bostäder är ofta en mycket dyr infrastruktur som ger ökad tillgänglighet för bilägare och gör liten nytta för övriga. De höga byggkostnaderna för parkering kan till och med äventyra ett projekts genomförbarhet. Dyra parkeringslösningar kan ha en utestängande effekt på hushåll med lägre köpkraft eftersom höga parkeringstal eller parkering i garage tenderar att rikta sig mot köpstarka hushåll som har råd att äga och underhålla en bil¹³.

¹¹ Shoup (2018) Parking and the City

¹² Trafikverket (2022) Handbok för trafikstrategiskt arbete

¹³ Energimyndigheten 2022, Resurseffektivt användande av redan befintliga resurser inom allmännyttans transportsystem

Fastighetsägare kan konstatera att gratis eller förhållandevis billig allmän parkering innebär att (nya) privata parkeringsanläggningar inte är konkurrenskraftiga. Konsekvensen är en alltför låg uthyrningsgrad vilket innebär att fastighetsägaren kan lida ekonomisk skada¹⁴ samtidigt som beläggningen av de allmänna parkeringarna ökar. För att få till en avvägd och rättvis prissättning krävs politiska beslut.

Effekter på klimat och miljö

Parkeringsanläggningar och de boendes transporter utgör en betydande del av ett bostadsområdes klimat- och miljöpåverkan samt dess kapacitet att ta hand om klimatförändringar såsom större risk för skyfall. Genom medvetna val avseende mobilitet och parkering i samband med planering och nyproduktion kan koldioxidutsläpp, energianvändning och materialresursanvändning minska och hållbara, hälsosamma och levande stadsdelar skapas. Parkeringsplatser på mark innebär hårdgjorda ytor som bland annat minskar grönska och biologisk mångfald; markens kapacitet att hantera kraftiga regn försämras och belastningen på ledningsnätet ökar.

På grund av höga markpriser är det idag vanligt att det anläggs underjordiska garage för att försörja nya bostäder med parkering, vilket ofta även innebär underbyggda innergårdar. Det finns betydande skillnader för byggnadens klimatavtryck och hanteringen av klimatförändringar, beroende på om gården är underbyggd eller inte. Gårdar utan underbyggnad kan låta dagvatten infiltrera ner till grundvatten och ger möjlighet för träd att utveckla djupare rötter och därmed växa sig större, vilket i sin tur förbättrar boendemiljön och till och med hanteringen av klimatförändringar.

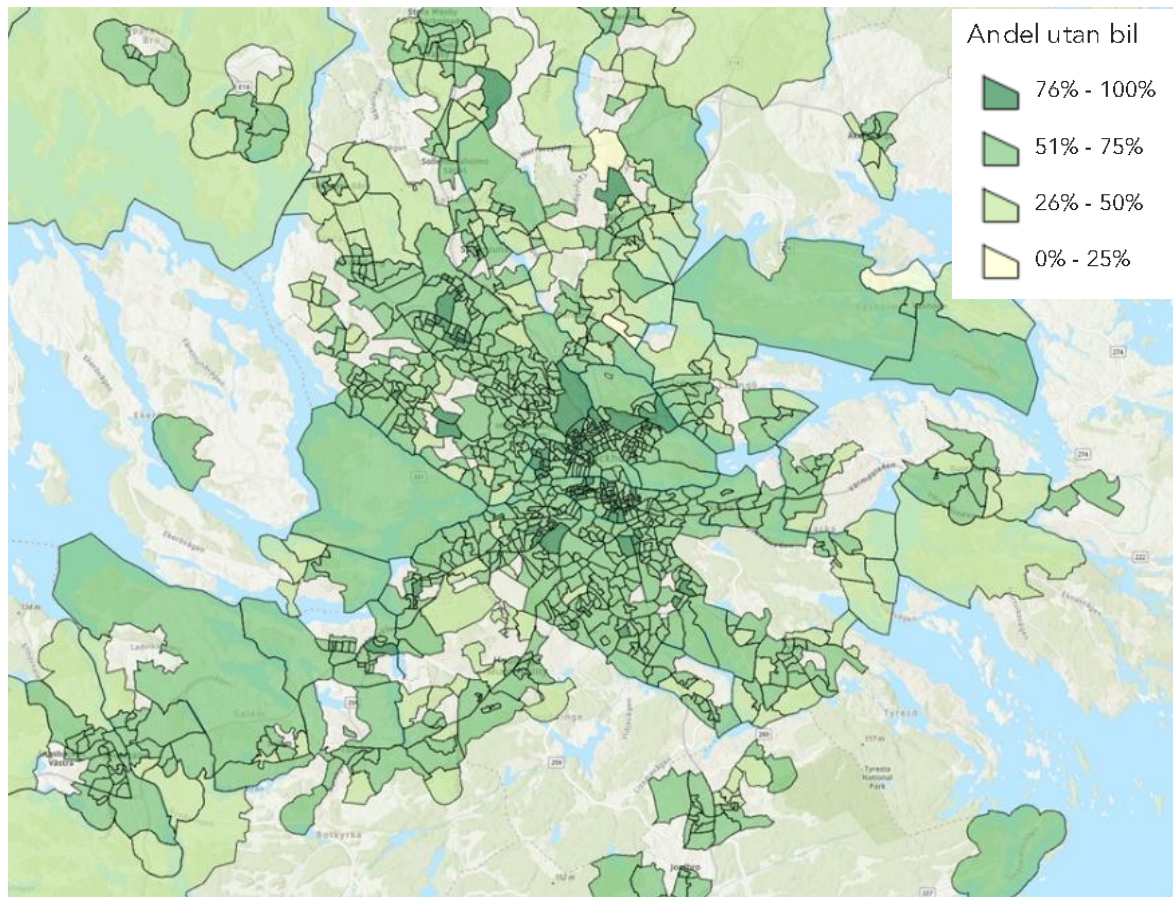
Underbyggda gårdar har däremot flera nackdelar. Exempelvis krävs mer betong som ökar klimatavtryck och CO₂-utsläpp; marken förseglas. Behovet av schaktning och sprängning ger påverkan på befintlig mark och grundvatten. På sikt kommer tätskiktet över gårdarna kräva renoweringar som innebär att gården behöver rivas upp. Dimensionering av dagvattenhanteringen behöver anpassas och risken för läckage till garage och källare vid större skyfall ökar.

¹⁴ Henriksson G, Johansson F, Kupersmidt J (KTH), 2024: Hållbar stadstrafik, parkering och delad mobilitet

Hur många hushåll behöver en egen parkeringsplats?

Det finns en förhållandevis stor andel hushåll som varken har tillgång till eller äger egen bil. De flesta av dessa hushåll bor i flerbostadshus som (än så länge) inte erbjuder några mobilitetsåtgärder. Att flytta till ett hus med mobilitetsåtgärder kan för dessa hushåll innebära en betydande förbättrad vardagsmobilitet då tillgången till prisvärda färdmedel breddas, vilket bidrar till ökad social rättvisa och hållbarhet.¹⁵ Av de som inte har någon bil alls bor de flesta i storstadsområdena.

Kartbilden nedan illustrerar andelen hushåll i Stockholmsregionen som inte äger privat bil. Sammanställningen innehåller endast boende i flerbostadshus¹⁶. Zonindelningen motsvarar de så kallade demografiska statistikområden (DeSO)¹⁷. Indelningen tar hänsyn till geografiska förutsättningar så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. De flesta områden har en befolkning mellan 700 och 3 000 invånare.



Figur 2 Genomsnittlig andel hushåll i flerbostadshus i Stockholmsregionen som inte äger bil. Källa: SCB 2019 och Tyréns.

¹⁵ Grybb Mimmi och Marcus Finbom (2023): Effekter av mobilitetsåtgärder vid nyproduktion av bostäder, Vinnova Steg 1-projekt, Tyréns.

¹⁶ Det krävs minst 30 lgh i flerbostadshus för att området ska redovisas, vilket innebär att vissa områden inte är färglagda.

¹⁷ DeSO – Demografiska statistikområden

I DeSO-statistiken ingår privatleasade bilar, men uppgifter om andelen förmånsbilar saknas. Dock tyder en enkätstudie i Vallentuna på att innehav av förmånsbil nästan alltid är kombinerat med att hushållet även har en privat bil i samma hushåll samt att det sällan förekommer att hushåll endast har förmånsbil.

Som kartan visar ligger andelen hushåll utan bil i de flesta områden mellan 51 och 75 procent. I de mest centrala delarna ligger andelen på mellan 76 och 100 procent. I den norra och sydvästra delen av regionen finns några områden med mellan 26 och 50 procent andel utan bil. För de tre områden med högst bilinnehav, det vill säga de som har mellan 0 och 25 procent andel utan bil är andelarna 15 procent, 24 procent respektive 25 procent.

Det finns alltså redan idag en relativt stor andel av hushåll i flerbostadshus i Stockholmsregionen som inte äger bil trots att de flesta bor i hus utan mobilitetsåtgärder.

Exempel: Personer som inte äger någon bil kan delas in i personer som väljer att vara bilfria och personer som är billösa, vilket en studie med djupintervjuer har visat¹⁸. I studien fanns en grupp som tydligt frivilligt var bilfria för att de prioriterar miljö och hälsa. En annan grupp var ofrivilligt utan bil för att de inte hade råd att äga bil eller last-/ elcykel.

Enligt studien kunde tillgången till mobilitetsåtgärder i fastigheten ge en betydande förbättring i deras vardag jämfört med att de tidigare endast hade kollektivtrafiken att tillgå. Både bilpool och cykelpool möjliggjorde kortare restider till service och målpunkter jämfört med kollektivtrafiken. Dock använde de billösa personerna fortsatt kollektivtrafiken parallellt med mobilitetsåtgärderna. En av slutsatserna är att en bilpool innebär att billösa visserligen reser mer med bil (bilpool) än tidigare, men får genom det en stärkt tillgänglighet och mobilitet samt en minskad transportfattigdom.

¹⁸ Tyréns, Mobilitetsmodellen, juni 2022-november 2024

Mobilitetsåtgärder

Kostnader för mobilitetsåtgärder och biläggande

Här sammanställs ekonomiska aspekter kopplat till biläggande och mobilitet.

För byggaktören / fastighetsägaren

- Kostnader för bilpool kan variera mycket då avtal kan utformas på många olika sätt. Det kan ingå startkostnad, månadskostnad, kostnad för p-plats etc. Se exempelvis [Marknadskoll över bildelningstjänster i Stockholm](#) där de flesta stora leverantörerna är samlade.
- Principiellt innebär en bilplats som avses för uppställning av bilpool ett intäktsbortfall, men det finns avtalsformer för poolbilar som möjliggör intäkter för fastighetsägaren (vinstdelning).
- Vid utformning och placering av olika former av parkering behöver tas hänsyn till att en parkeringsplats för privat bil beräknas generera en intäkt medan ytor för privata cyklar och poolcyklar innebär en kostnad utan intäktsmöjligheter.
- Ett 30-dagars SL-kort för varje hushåll i ett flerbostadshus med cirka 200 lägenheter kostar 212 000 kr.¹⁹

För de boende

- Det kostar cirka 6 500 kronor per månad att äga egen bil (exklusive parkeringskostnader)²⁰
- För den som kör mindre än 1 000 mil per år kan det löna sig att vara med i en bilpool²¹
- Att inte äga bil frigör köpkraft i alternativa mobilitetslösningar så som kollektivtrafik och bilpool.

Vilken åtgärd för vad och hur kan åtgärder kravställas?

Arbete med beteendepåverkande åtgärder för att minska behov av egen bil, Mobility management, sträcker sig redan minst 40 år tillbaka i tiden. Den kunskap som har samlats både i Sverige och utomlands har visat att åtgärdernas framgång bygger i första hand på att de fysiska förutsättningarna är tillräckligt goda, attraktiva och säkra för att beteendepåverkande åtgärder ska kunna ge god effekt. Dessutom har en lång rad utvärderingar av åtgärder och forskning kring dessa visat att det krävs en samling av olika åtgärder för att möta olika målgruppers behov, livssituationer

¹⁹ Prisnivå år 2025: 1060 SEK

²⁰ [Vad kostar det att äga en bil? - Konsumentguiden.se](#)

²¹ [Alternativ till att ha egen bil | Konsumentverket](#)

och preferenser. Det är därför inte helt lätt att uttala sig exakt och generellt om enskilda åtgärders effekter.

Sammanställningar och utvärderingar från genomförda projekt kan dock ge en god samlad bild av vilket bidrag olika åtgärder ger i ett fungerande mobilitetspaket. Val av åtgärder behöver alltid ske platsanpassat och baserat på mobilitetsutbudet och förutsättningarna för hållbart resande vid den specifika platsen. Principiellt krävs hög användarvänlighet och kvalitet för att mobilitetstjänsterna ska bli framgångsrika och välanvända.

Erfarenhet från genomförda projekt visar på behovet av att avtal innehåller både krav på tjänsternas kvalitet och flexibilitet. Flexibiliteten skapas genom att medge tillräckligt utrymme att byta ut en leverantör eller tjänst samt att göra andra förändringar så tjänsternas funktionalitet och attraktivitet kan säkerställas över tid.

Avseende tjänsternas kvalitet har ett återkommande problem varit att byggaktören har upphandlat tjänster som är billiga vid inköp (exempelvis bilpoolsabonnemang och informationstavlor), men som kan visa sig bli oproportionerligt dyra i driftskedet. Detta leder i värsta fall till att tjänsterna undviks eller tas ur bruk helt och hållet. Hittills har det varit svårt att krävställa tjänsternas kvalitet; ett område som behöver utvecklas.

Information

Informationsåtgärder behöver genomföras regelbundet och lika länge som övriga åtgärder erbjuds. Till exempel krävs löpande information om bilpoolen under hela den perioden som bilpool finns tillgänglig.²²

Vid annonsering av bostäderna måste det vara tydligt att det finns få p-platser och att det kommer att finnas mobilitetsåtgärder i stället; det är byggaktören som behöver tillhandahålla informationen och mäklarna ska hjälpa till att sprida informationen i samband med annonsering och försäljning.

Tillgänglig information är ett viktigt stöd för att komma över tröskeln att våga sälja sin egen bil. Tyréns studie visade att flera boende inte har fått tillräcklig information om mobilitetsåtgärderna som finns i fastigheten. Utifrån det kan slutsatser dras att det är viktigt att tillhandahålla kontinuerlig information om mobilitetsåtgärderna, inte bara i samband med första inflyttning utan även informera hushåll som flyttar in senare.

För att nå alla boende bör information även ges via fler forum, erbjudas på flera språk och ha ett brett innehåll. Medan infobladd i trapphuset når vissa målgrupper, nås andra bättre av digitala utskick. Vissa grupper, till exempel äldre, har även behov av personlig guidning där de får möjlighet att testa bokningssystem och användning av olika mobilitetsåtgärder. All information bör finnas på svenska och

²² Grybb Mimmi och Marcus Finbom (2023): Effekter av mobilitetsåtgärder vid nyproduktion av bostäder, Vinnova Steg 1-projekt, Tyréns

minst på engelska samt eventuellt fler språk beroende på områdets demografi. Olika grupper lockas av olika emotionella och rationella värden, varför informationen med fördel bör inkludera både exempelvis prisjämförelser, koldioxidberäkningar och tidsbesparing till olika målpunkter.

Information om mobilitetsåtgärderna bör årligen ges till boende och nyinflyttade så länge mobilitetsåtgärderna finns kvar i fastigheten och bör omfatta följande:

- En stimulerande och tydlig marknadsföring av områdets mobilitetserbjudande
- Introduktion av nya mobilitetstjänster för att öka kunskapen dessa
- Specifik grafisk profil eller visuell utformning med färger och skyltning så att mobilitetsåtgärderna får en tydlig fysisk markör och egen identitet

Cykelpool

Cykelpooler är ett komplement till privata cyklar och kan ge de boende möjligheten att testa och nyttja andra cykeltyper såsom elunderstödda cyklar och lastcyklar samt även cykelkärria och elsparkcykel. Cykelpooler, innehållande cyklar med elunderstöd ingår ofta i grundpaketet för mobilitetsåtgärder.

Den tillgängliga forskningen och leverantörer bekräftar att delade cyklar är mycket uppskattade hos boende och utgör en värdefull beståndsdel av mobilitetspaket. Det är framför allt lådcyklarna som genom sin transportkapacitet kan ersätta bilresor på korta och mellanlånga sträckor. Relativt höga anskaffningskostnader gör de delade fordonen attraktiva för personer som inte kan eller vill investera i en privat lådcykel. Trots att efterfrågan finns har det visat sig vara svårt att få lönsamhet i tjänsten varför den fungerar bäst som ett tillägg till en bilpoolslösning utan några lönsamhetskrav.

Ett observerat problem är att poolcyklar, både "vanliga" och lastcyklar är mycket stöldbegärliga och blir vandaliserade samt att batterier blir stulna. Problemet förstärks av att cyklarna behöver vara synliga och lätt tillgängliga för en attraktiv användning, vilket ökar risken för stöld och skadegörelse. Här är elcyklar med inbyggda batterier och tålig utformning, av typen som ingår i storskaliga lånecykelsystem, en bra lösning. För lastcyklar verkar det än så länge saknas jämförbara utföranden.

En fungerande cykelpool²³ omfattar följande:

- Det måste vara enkelt att registrera sig som ny användare
- Bokningar/bokningssystemet måste vara lätt att hantera
- Rutiner kring regelbundet underhåll och service vid behov (laga punktering) ska vara säkerställda.
- Försäkring som hanterar stöld måste finnas.
- Placering ska vara synlig och lättillgänglig, dock stöldskyddad.

²³ Henriksson G, Johansson F, Kupersmidt J (KTH), 2024: Hållbar stadstrafik, parkering och delad mobilitet

Cykelparkering

Cykel lämpar sig mycket väl för pendling och transporter på fritiden och är ett viktigt färdmedel, särskilt för personer utan körkort. 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 och det behöver göras en medveten avvägning mellan dessa två.

P-tal för cykel: De flesta kommuner kravställer anläggandet av cykelparkering enligt egna p-tal och utifrån särskilda utformningskrav. Det finns stora variationer mellan dessa krav och en enhetlig standard avseende olika mått, som det exempelvis finns för bilparkering, saknas än så länge.

Uppföljningar av färdiga bostadshus har visat att det förekommer att hela cykelrum eller utomhusparkeringar stor tomma. Även om det saknas systematiska utvärderingar är de generella slutsatserna följande:

P-tal för cykel är ofta framtagna för att möjliggöra för ökat cykelinnehav i framtiden, vilket har sitt ursprung i mål om ökad cykling i kommunen. Samtidigt är dock p-talen för cykel framtagna utan stöd i forskning eller empiri. Exempelvis är kunskapen om verkligt cykelinnehav i kommuner låg. Data skulle behövas på generell nivå och nedbruten på olika boendeformer, lägenhetsstorlekar och hushållsstorlekar, för att kunna komma fram till rimliga cykeltal. Detta skulle kunna mätas i samband med resvaneundersökningar (nationell, regional eller lokal nivå); samtidigt bör kommuner genomföra systematiska sammanställningar av beläggningsgrader för befintliga cykelparkeringar vid bostäder och dra slutsatser över behovet av platser.

Alltför strikta krav på att uppfylla p-tal för cykel utan möjlighet att göra anpassningar till det faktiskt tillgängliga utrymmet innebär i praktiken att kvantitet väljs före kvalitet, vilket ofta leder till lösningar som gör att cykelparkeringen är oattraktiv och används i för liten utsträckning; ett problem kan vara att tvåvåningsstall med för låg höjd placeras i trånga utrymmen. En annan konsekvens av höga p-tal eller stora cc-mått för cykel kan vara att utomhusparkering upptar yta på gården som skulle kunna vara attraktiva lek- eller vistelseytor i stället.

Exempel: En undersökning från Malmö som studerade cykelparkeringar i tre nyproduktionsprojekt visade att ett högre p-tal för cykel inte nödvändigtvis är positivt för brukaren. Resultatet från de studerade projekten visade att vid höga p-tal blir kvalitén sämre, med trånga utrymmen, oanvändbara parkeringsstall samt lågt c/c-avstånd mellan cyklarna. Beläggningsgraden i de studerade projekten uppmättes inom intervallet 46 till 62 procent utifrån ett p-tal för cykel mellan 2,3 och 3,6 cyklar per lägenhet.

Cykelfaciliteter: Det saknas en enhetlig standard avseende mått och utformning av cykelfaciliteter, som det exempelvis finns för bilparkering, men generellt vedertagna kvalitetsstandarder för cykelparkeringar är:

- Mycket korta avstånd mellan cykel-p och entréer
- Enkelradiga cykelställ med minimiavstånd på 40 cm mellan cyklar, eller komfortavstånd på cirka 50-60 cm; höjdväxlat cykelställ med avstånd på 45-50 cm.
- Tvåvåningsställ med god höjd och lätt lyftsysteem
- Cykelställ utomhus under tak
- Möjlighet att låsa fast i ramen
- Inga/få trösklar eller ramper
- Få dörrar att passera, lätt att öppna och ställa upp²⁴.

Generellt sett ska cykelparkeringarna vara lättåtkomliga med anpassade dörrar och eventuella ramper. För boende rekommenderas att långtidsparkering ska vara i låsbara förråd, helst inomhus i markplan med ramlås för ökad tillgänglighet, säkerhet och bekvämlighet.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har visat sig vara ryggraden i ett mobilitetspaket som möjliggör en livsstil utan privat bil. Kollektivtrafik är på många ställen ett betydande färdmedel för pendelresor till utbildning och arbetsplatser. Även om många redan är vana vid att åka kollektivt samt regelbundet köper en biljett, kommer det alltid finnas nyinflyttade i huset som behöver en liten knuff ("nugde") för att våga testa kollektivtrafiken (igen), se prova-på erbjudanden.

Som alternativ kan en mobilitetspott erbjudas som kan användas för att prova på olika typer av mobilitetstjänster. För att inte ge gratisbiljetter till vana resenärer är det viktigt att genomföra samtal med resecoach, som väljer ut lämpliga kandidater, se "Reserådgivning och resecoach".

Prova-på-erbjudanden

Erbjudande om att prova på exempelvis kollektivtrafik eller fordonspool gratis eller till starkt subventionerat pris under en given tidsram. Bör kombineras med introduktion genom resecoach. Erfarenheter har visat att prova-på-aktiviteter viktiga för att hjälpa ovana personer över trösklar och öka användningen av nya tjänster.

²⁴ Kravet på automatiska dörröppnare återfinns i många p-normer men har ifrågasatts av bland annat fastighetsägare. Upplevda problem är att cykelförare och cykel kan klämmas om dörren stänger för tidigt och går igen; om automatiken går sönder blir dörren mycket svårare att öppna än en vanlig dörr, vilket blir särskilt problematiskt om cykeln ska hanteras samtidigt; det krävs regelbunden service och underhåll för att säkerställa teknisk funktionalitet, vilket ökar arbetsinsats och underhållskostnader. Som alternativ föreslås dörr med särskild fjädring och/eller dörrstopp.

Reserådgivning och resecoach

En resecoach är en person som, baserat på hushållets resbehov och resvanor, kan beskriva alternativa resvägar och färd sätt samt visa konkret hur vissa tjänster fungerar i praktiken. Till exempel digitalt köp av kollektivtrafikkort, bokning och hämtning av poolbil, erbjuda prova-på-aktiviteter som ger ovana användare en trygghet när de ska prova på något nytt. Erfarenheter har visat att denna typ av introduktion är viktig för att hjälpa ovana personer över trösklar och öka användningen.

Cykelverkstad och -service

Det är mycket vanligt att cyklar slutar användas på grund av punktering eller en annan defekt, vilket kan leda till att resorna görs med andra färd sätt i stället; cykelparkeringarna med trasiga cyklar kan upplevas som skräpiga och oattraktiva. För att undvika detta kan en verktyg- och arbetsbänk i huset ge incitament att laga cykeln. Tvättmöjligheter för cyklar är ofta mycket uppskattade hos boende i flerfamiljshus, men kräver att brunn installeras.

Leveransskåp

Det finns väldigt lite kunskap om leveransboxars effekt på privata bilresor men möjligheten till att ta emot paket och andra leveranser minskar troligen behovet av privata transporter. Utvecklingen drivs på av digitaliseringen och förändrade konsumtionsmönster där e-handeln ökar kraftigt. Boxarna har därför blivit självklara inslag i stadsbilden, deras placering bör utgå från en analys på områdesnivå med tanke på att de är transportintensiva.

Särskilda boxar för kylda matvaror bedöms ha låg efterfrågan i anslutning till bostäder, men kan vara intressanta utanför mattaffärer. Dessa kräver även elförsörjning, temperaturövervakning, städning mm.

Mobilitetshubb

Mobilitetshubb är en fysisk plats som synliggör och tillgängliggör olika mobilitetstjänster. Hubben fungerar också som fysisk markör för mobilitetserbudandet i området och ska underlätta bytet mellan olika färdmedel, som exempelvis kollektivtrafik och låncykel. Innehållet i mobilitetshubben kan innehålla mobilitetstjänster så som cykelpool, cykelservice och leveransskåp samt andra tjänster som kiosk och kan förändras över tid, men kärnerbudandet brukar vara en bilpoolsstation eller någon form av kollektivtrafikstation. I anslutning till hubben kan platser för laddinfrastruktur placeras. En sådan anläggning är intressant för relativt stora kvarter och stadsdelar som har ett tillräckligt stort kundunderlag.

Återbruksrum

Rum för återbruk kan vara en del av ett brett mobilitetserbudande. Återbruksrum och grovsoprum kan även ersättas av transporttjänster och syftar på att göra resor till återvinningsstation onödiga. Liksom leveransskåp hanteras återbruksrum bäst på områdesnivå och kan även kombineras med grovsoprum.

Det är dock viktigt att beakta eventuellt berörda regelverk och lagstiftning såsom bygglov, brandskyddsregler, miljö- och avfallslagstiftning med flera. Det behöver sättas upp och kommuniceras tydliga regler för användning, vad som får lämnas, och hur ofta det töms.

Boende som tjänst eller mobilitet som tjänst

Detta är ingen mobilitetsåtgärd i sig, men den kan bidra att åtgärderna tillgängliggörs bättre. I takt med den tilltagande digitaliseringen blir det möjligt att organisera och tillgängliggöra alla former av delade tjänster (såsom bilpool, cykelpool) och andra tillgångar i ett hus (tvättstuga, bastu, växthus, mm) i en samlad app-lösning.

Husets tjänster blir lätt tillgängliga för de boende. Med appen kan mobilitetstjänsterna i huset/området bokas, betalas eller låsas upp. Genom appen kan även erbjudanden, information och kampanjer kopplat till mobilitetstjänsterna kommuniceras till de boende, samtidigt som statistik och användardata kan samlas in.

Bilpool

Bilpool brukar vara en av de viktigaste åtgärderna i mobilitetspaketen då den ger boende tillgång till bil vid behov, utan att de behöver äga en själva. Samtidigt är det en av de svårare att genomföra i praktiken och beskrivs här därför utförligare än de andra åtgärderna. Därför har ett eget kapitel dedikerats till att som beskriva olika aspekter av åtgärden.

Bilar har många fördelar och är utmärkta transportmedel för både personer och föremål. De kommer fortsatt fylla en betydande funktion i vårt samhälle även i framtiden, inte minst för resor med fritidsändamål. För att minska bilinnehav är därför bilpool oftast grunden i ett mobilitetspaket; den ger de boende möjlighet att resa med bil utan att äga en egen.

Det beprövade måttet på en bil per 50 lägenheter fungerar enligt bilpoolsleverantörerna bra i de flesta områden. Antalet behöver dock anpassas efter exempelvis bebyggelsetäthet och tillgång till annan mobilitet. För att uppnå en hög användning över tid förespråkas öppna pooler då dessa har större kundbas och bättre efterfrågebalans över tid. Hyrbil kan erbjudas som komplement till bilpool och användas för längre resor.

Lärdomar från genomförda projekt som bland annat har följt upp vad som bidrar till en fungerande bilpool²⁵ är:

- Tjänsterna måste kunna garanteras, vara tillgängliga och fungera stabilt under många års tid. För att detta ska fungera behövs en tydlig och överenskommen ansvarsfördelning mellan aktörerna.
- Ett relativt lågt pris för användarna (timpris och kilometerpris) ökar attraktiviteten.
- En tydlig och enkel prisstruktur samt inga oförutsedda kostnadsökningar främjar förtroendet och långsiktiga kundrelationer.
- Synlig och lättillgänglig placering underlättar användningen och bidrar till marknadsföringen av tjänsten.

Ofta har få av de nyinflyttade erfarenhet av fordonspooler och det kan ta flera år innan användningsgraden ökar kännbart. Längden på startsträckan beror på att:

- de boende behöver vänja sig vid att ha tillgång till delade tjänster
- de boende behöver organisera sina vardagsaktiviteter kring tjänsterna
- behov av bilpool kan uppstå ganska sällan och "test"-tillfällena kan därför vara utspridda över en relativt lång period

²⁵ Henriksson G, Johansson F, Kupersmidt J (KTH), 2024: Hållbar stadstrafik, parkering och delad mobilitet

- de boende måste hinna använda tjänsterna tillräckligt ofta innan de börjar lita på att de fungerar och blir ett naturligt inslag i vardagen

Kravställande kring bilpool

Det finns ett större antal leverantörer som erbjuder bilpoolslösningar för bostadsområden och bilpoolsmarknaden befinner sig i ständig utveckling. Vissa affärsmodeller och avtalsupplägg kan därför skilja sig från de nedan beskrivna.

Den generella rekommendationen är att byggaktörer och kommuner söker en aktiv dialog med tjänsteleverantörer, dels för att bättre förstå varandras utmaningar, begränsningar och möjligheter, dels för att gemensamt vidareutveckla affärsmodeller och avtalsformer som säkerställer långsiktigt livskraftiga lösningar.

Avtalens löptid

Tjänsten ska vara tillgänglig över lång tid, exempelvis minst tio år, vilket kan krävas av kommunen. Under en sådan lång period behöver leverantörsbyten vara möjliga och kommunens krav bör därför endast avse leverans av tjänsten. En vanlig avtalslängd för bilrelaterade tjänster (exempelvis privat- och företagsleasing) brukar vara tre år. Det finns dock även exempel på fem- eller tioåriga avtal.

Möjligheten att förnya avtal relativt ofta är i många fall fördelaktigt för båda parter då det kan öppna upp för nya lösningar och omförhandlingar. Principiellt ska ett leverantörsbyte alltid vara möjligt så länge den krävda funktionaliteten kan säkerställas. Trots det finns det fall där långa avtal är att föredra.

- Bostadsbolag som förvaltar hyresrätter lyder under lagen om offentlig upphandling (LOU), vilket ger begränsningar
 - Upphandlingarna ger maximalt fyra år avtalslängd, samtidigt som kommuner ställer krav på att tillhandahålla bilpool i fem år.
 - Vid upphandling av ny bilpool kan upphandlingsformen leda till att en annan leverantör vinner avtalet, vilket kräver en omstart och kan innebära förändringar för de boende som kan störa leveranskontinuiteten.
- Erfarenhet från genomförda projekt i hus med bostadsrätter visar att det inte är ovanligt att avtal med bilpoolsleverantören sägs upp så fort möjlighet ges. Anledningar kan vara:
 - Styrelsen uppfattar bilpoolen endast som en kostnad och föredrar intäkter från uthyrning av parkeringsplatsen/-erna i stället. Detta förekommer trots att poolen kan vara omtyckt hos de boende och att användargraden är hög.
 - Styrelsen upplever inte att bilpoolen är en fast beståndsdel av boendet (utan att platsen upplåts till leverantören).
 - Avtalet med leverantören hade en låg startkostnad (som var fördelaktigt för byggaktören), men innebär höga löpande kostnader (som den ordinarie styrelsen inte kan acceptera).

För att undvika förtida avtalsuppsägningar rekommenderas olika lösningar:

- Byggaktören måste teckna ett tioårigt avtal med en leverantör. Krav är att avtalet har förmånliga löpande kostnader och att det avtalas om att villkoren kan omförhandlas regelbundet.
- Byggaktören kan teckna ett kortare avtal, men bostadsrättsföreningen måste säkerställa att en leverantör finns under en lång period (exempelvis under tio år)

Finansiering, subventionering och incitament

För att långsiktigt implementera konceptet bilpool i samhället krävs långsiktigt livskraftiga leverantörer och fungerande affärsmodeller. En viss subventionering av en sådan tjänst kan vara rimlig och nödvändig under en uppstartsperiod på ett till två år om målgruppen inte är van vid bilpool och en längre inväpningsperiod förväntas. Långsiktigt måste dock tjänsten bära sig själv, både för egen del och för beställande part. Därför behöver avtalet inrymma både incitament och flexibilitet.

Incitament kan skapas genom att leverantör och beställare avtalar om att dela på de rörliga intäkterna av tjänsten (vinstdelning/kick-back). På så sätt vinner båda på att marknadsföra bilpoolen och att arbeta aktivt med att maximera användningsgraden.

Fastighetsägaren får därmed intäkter från bilpoolen som i bästa fall helt kan kvittas mot de fasta kostnader som bilpoolen medför. Utan dessa intäkter innebär tjänsten endast kostnader, vilket är ett vanligt upplägg idag. En känd konsekvens av detta är att poolbilarna inte används alls för att undvika extra kostnader, som för exempelvis elladdning.

Skalbarhet av fordon och p-platser

Ur leverantörsperspektiv krävs det flexibilitet avseende möjligheten att anpassa mängden bilar som leverantören ställer ut, både uppåt och nedåt. Även om den ursprungliga behovsbedömningen ger flera bilar kan det vara tillräckligt med ett till två fordon tills de boende har fått upp vanan att använda poolen och tills belägningsgraden medger en uppskalning till det ursprungligt tänkta antalet bilar. På samma sätt kan efterfrågan vara större än bedömt vilket betyder att möjligheten att belägga fler fordon uppstår snabbt.

För att en anpassning över tid ska vara möjlig krävs avtal som medger en flexibel justering av antal fordon utifrån leverantörens belägningsdata och en flexibel hantering av de parkeringsplatser som fastighetsägaren förfogar över så att mängden uppställningsplatser stämmer ihop med det aktuella antalet fordon.

Öppen eller stängd pool

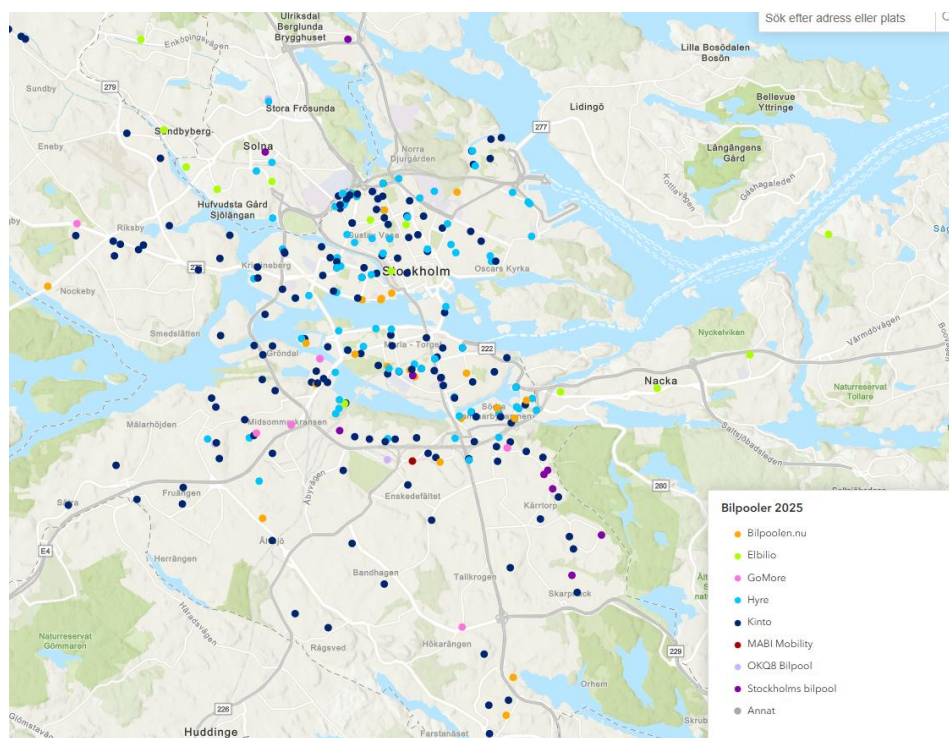
En bilpool kan vara öppen (både boende och externa medlemmar kan använda fordonen) eller stängd (endast boende i fastigheten eller annan exklusiv grupp har rätt att hyra fordonen); eller vara halvöppen (olika användarkategorier kan få tillgång till fordonen exempelvis vid olika tider på dygnet eller i veckan).

Både öppna och stängda lösningar är vanliga. Principiellt har en öppen bilpool möjlighet till en bred kundbas och därmed en större chans att få en hög användningsgrad efter relativt kort tid. Oavsett lösning är det av fördel om bilarna står ovan mark och är väl uppmärksatta och synliga.

Exempel: Bilpoolskarta Stockholm Stad

Sedan 2010 har Miljöförvaltningen i Stockholm följt utvecklingen av bilpooler och delningstjänster för fordon inom Stockholms kommun. Det främsta syftet är att utgöra en service till invånare om vilka alternativ till egen bil som finns eftersom Stockholm har lågt bilnehav (0,37) och även politiska mål om att Stockholmare ska kunna leva goda liv utan att behöva äga egen bil. Bilpoolskartan²⁶ nyttjas i planeringen för att ge en indikation i planeringsskedet av nya områden och som en marknadsföringskanal för leverantörerna i och med att översikten är en service till invånare.

Kartan visar leverantörers lokalisering, medellängd på resor med bilpool, bokningsgrad under en period, andel Stockholmare som bor inom 400 m radie av en bilpoolsstation²⁷, tillgängliga tjänster inkl. privat bildelning, länkar till leverantörerna. Enligt den årliga Bilpoolsrapporten²⁸ bodde i november 2024 68 procent av Stockholms invånare inom 400 meters radie från en fast bilpoolsplats. Resultatet är detsamma som från 2023.



²⁶ <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/utveckling-bilpooler/>

²⁷ En distans på 400 meter motsvarar ungefär en 5 minuters promenad (den används ofta i bilpoolssammanhang och används av Trafikverket som standard i kollektivtrafikplanering).

²⁸ <https://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/trafik/bilpool/bilpoolsrapport-2024.pdf>

Upplåtelseformer

Upplåtelseformen har olika för- och nackdelar vid implementering och förvaltning av mobilitetsåtgärder och -tjänster i flerbostadshus. Nedan beskrivs några av skillnaderna mellan bostadsrättshus och hyresrättshus som är viktiga att vara medveten om.

Bostadsrätt

Flerbostadshus för bostadsrättsföreningar brukar uppföras av byggbolag eller fastighetsutvecklare, som även ansvarar för den tillfälliga styrelsen. Efter cirka tre till tolv månader efter den första inflyttningen, när majoriteten av bostadsrätterna har sålts och tillträtts, brukar den första tillfälliga styrelsen göra en överlämning till en ordinarie medlemsstyrelse. Det är byggaktören (den tillfälliga styrelsen) som tecknar mobilitetsavtalet och ska säkerställa att mobilitetstjänsterna är upphandlade och iordningställda vid inflyttning. Efter överlämningen är det den ordinarie styrelsens ansvar att förvalta ingångna avtal och upphandlade tjänster. Detta skifte medför en rad utmaningar, som har framkommit vid uppföljningar av genomförda projekt. Återkommande problem är:

- Tjänsten har inte upphandlats.
- Tjänsten har upphandlats billigt av byggaktören med dåliga villkor och höga kostnader för bostadsrättsföreningen under driftskedet.
- Tjänsten läggs ner då styrelsen inte förstår konceptet med flexibla parkeringstal och väljer att hyra ut platser avsedda för poolbilar till privatpersoner i stället, alternativt att styrelsen anser att bilpoolen är en onödig kostnad, även om användningen kan vara god och tjänsten är efterfrågad hos de boende.

För att undvika nämnda problem föreslås att:

- Kommunen följer upp, exempelvis vid slutbesiktning, att byggaktören har följt mobilitetsavtalet och att tjänster är upphandlade.
- Kommunen krävställer att nödvändig information om mobilitet och parkering ges till den tillträdande styrelsen vid överlämningen (se nedan). Det är av fördel om kommunens mobilitetsansvarige kan delta på överlämningen.

Överlämningen från byggaktören är ett kritiskt moment som kan vara avgörande för mobilitetsåtgärdernas långsiktiga hållbarhet. Det krävs tydliga strukturer så att överlämningen innehåller komplett information om de tillhörande tjänsterna och avtalade åtaganden. Den tillträdande styrelsen måste få en förståelse för konceptet med sänkta p-tal i utbyte mot mobilitetsåtgärder för att kunna förstå att åtgärderna är en fast beståndsdel av mobilitetsutbudet kopplat till boendet. Saknas denna kunskap kan de upphandlade tjänsterna upplevas som en onödig extra kostnad och försummas eller väljas bort över tid. Styrelsen måste också känna till ingångna avtal med mobilitetsleverantörer, deras giltighetstid och eventuella

omförhandlingsmöjligheter för att kunna förvalta och hantera tjänsterna på bästa sätt. Följande information måste alltid förmedlas:

- Fastigheten har byggts enligt särskild överenskommelse baserat på ett reducerat antal bilplatser i utbyte mot ett paket av mobilitetsåtgärder.
- Befintliga mobilitetsavtal och bostadsrättsföreningens ansvar enligt dessa.
- Giltighetstider och omförhandlingsmöjligheter.

Hyresrätt

Det är vanligt att hyresfastigheter byggs och förvaltas av ett och samma bolag eller koncern. Detta innebär att det finns förutsättningar för god kontinuitet och förståelse för de beslutade åtgärderna från planeringsskedet, till byggnation, inflyttning och fram till förvaltningsskedet. Egenintresset att skapa långsiktigt attraktiva, målgruppsanpassade och ekonomiskt lönsamma lösningar är därför stort. De stora bestånden hos Allmännyttan och andra hyresbolag ger potentiellt samordningsmöjligheter avseende parkeringsplatser och mobilitetsåtgärder inom befintligt bestånd och mellan befintligt och tillkommande bostäder, vilket borde beaktas mer i kommuners p-normer. Med flexiblare p-normer och mobilitetsavtal skulle även en aktörs totala antal upphandlade poolfordon exempelvis kunna flyttas mellan olika fastigheter för att möta de aktuellt identifierade behoven.

Det har lyfts fram som problematiskt att allmännyttiga bostadsbolag, till skillnad från privatägda bostadsbolag och bostadsrättsföreningar, är bundna till Lagen om offentlig upphandling (LOU) vilket påverkar upphandlingsmöjligheter och avtal med leverantörer; exempelvis kan avtalen ofta inte förlängas, utan behöver upphandlas på nytt efter utgången avtalsperiod, trots att tjänsten fungerar bra. Här finns vidare utvecklingsbehov.

Verktyg

Här beskrivs olika verktyg, checklistor och aspekter som är bra och viktiga att komma ihåg i planeringsprocessen och vid implementeringen av åtgärderna.

Mobilitetsåtgärder för befintlig bebyggelse

Det blir allt vanligare att använda mobilitetsåtgärder vid nybyggnation, men det finns potential att åstadkomma mycket goda resultat även i befintligt bestånd. Det befintliga bostadsbeståndet i Sverige utgör hela 98 procent av bostadsmarknaden. Sveriges Allmännytta²⁹ har kartlagt att de idag har cirka 650 000 parkeringsplatser och har gjort studier som visar att mindre än vartannat hushåll i allmännyttan har tillgång till bilburen mobilitet. Samtidigt är idag parkering för egenägda bilar i stort sett den enda lösning som erbjuds de boende; tillgången till mobilitetstjänster är mycket begränsad.

Då kostnader för parkering sällan täcks genom avgifterna innebär det i praktiken att huvuddelen av parkeringsplatserna subventioneras av boende utan egen bil. Samtidigt kommer omkring 80 procent av de boendes klimatpåverkan från transporter till och från bostäderna, vilket nedbrutet per lägenhet ger ett koldioxidutsläpp på över ett ton per år. Det finns därför mycket att vinna, både ekonomiskt, socialt och miljömässigt att tillföra ett bredare mobilitetsutbud och minska tillgången till privat parkering.

Projektet Rikare granskning som slutfördes 2022 syftade på att införa mobilitetslösningar i befintliga bostadsområden som möjliggör omvandling av parkeringsytor till nya bostäder och bättre boendemiljöer. Slutrapporten innehåller viktiga slutsatser som är intressanta för kommande projekt.³⁰

Sveriges Allmännytta har tagit fram en särskild webbsida³¹ om mobilitet som ska stödja bostadsföretag och samhällsaktörer i att utveckla hållbara och effektiva lösningar för mobilitet. Sidan innehåller kunskap och information med stor fokus på befintligt bestånd och erbjuder praktiska exempel, resurser och verktyg för bostadsbolag och kommuner som vill implementera mobilitetslösningar i sina områden.

²⁹ Bransch- och intresseorganisation för över 300 allmännyttiga kommunala och privata bostadsföretag över hela Sverige.

³⁰ Borg, Katarina (2022) Rikare granskning. RISE Research Institutes of Sweden, Built Environment, System Transition and Service Innovation.

³¹ <https://www.sverigesallmannnytta.se/mobilitet/>

Exempel: Allmännyttans mobilitetswebbsida och mobilitetskalkylator:

Med hjälp av mobilitetskalkylatorn går det att få fram rapport som visar ett bolags nuvarande erbjudande samt förslag på en klimatsmart framtida lösning med fossilfri, delad mobilitet.

Med en mobilitetsstrategi kan planeras hur befintligt bestånd gör en förflyttning från parkering och egenägda bilar till en större bredd av mobilitetsåtgärder:

Trepunksreformen – Delad mobilitet som norm

1. Mobilitetszon med laddinfrastruktur

- Parkeringstilldelning per hushåll (<1,0)
- Tillståndsgivning matchas mot folkbokföring och bilregistret
- Tillgång till basutbud av pool-tjänster
- Medlemskap är en del av boendet³²
- Minimum 5 poolbilar/100 hushåll

2. Separera mobilitetsekonomi från boendet

- Eget affärsområde (utifrån resurser och kapacitet)
- För både nytt och befintligt bestånd
- Lönsamhetskrav
- Mobilitetsfondsområde
- Samarbeta och dela med grannfastigheter
- Låt privata aktörer komplettera med öppna tjänster

3. Subventionera mobilitet och parkering lika mycket

- Höj parkeringsavgifterna och investera i mobilitet
- Mobilitetszon ska vara billigare än dedikerad parkering

³² Viktigt är dock att säkerställa att bostadsbidraget påverkas, vilket kan vara fallet om bilpoolsmedlemskap tolkas som förmån och intäkt till hushållet.

Målgruppsanalys för val av åtgärder

Bilburna hushåll har högst individuella förutsättningar att ställa om från ett bilburet liv till mer hållbart resande. Exempel på dessa förutsättningar är familjesituation, arbetssituation, fritidsintressen, de vuxnas respektive barnens ålder, etc. Detta styr i hög grad om hushållet vill eller kan ändra sina resvanor eller göra sig av med hushållets bil. Utvärderingar visar dock att hushållets ekonomi i stort sett alltid är en bidragande faktor vid beslutet att antingen köpa egen bil eller att göra sig av med bilen³³. Det är viktigt att veta ungefär vilken målgrupp som flyttar in i huset och anpassa mobilitetsåtgärder därefter. Målgruppsanalysen görs av byggaktören.

Frågor som kan ställas i samband med målgruppsanalysen:

- Vilken är målgruppen/målgrupperna vi planerar för (studenter/yngre par/barnfamiljer/seniorer)?
- Hur stor andel av de olika målgrupperna förväntas äga bil?
- Hur ser betalningsviljan för parkering ut (exempelvis i omgivningen)?
- Vilka vardagliga resmål kan målgrupperna tänkas ha (utbildning, arbetsplatser, behov av daglig service etc., markeras med fördel på en karta).
- Vilka fritidsrelaterade resmål kan målgrupperna tänkas ha?
- Vilka färdmedel är bäst lämpade/attraktivast för att nå resmål för vardag och fritid? (Ta fram restidskvoter för resor till vardagliga målpunkter.) Finns det resmål som endast kan nås med bil?
- Vilka mobilitetstjänster kan målgruppen tänkas efterfråga?
 - Kostnadskänsliga målgrupper utan bil kan efterfråga gratis och subventionerade tjänster såsom medlemskap i fordonspooler, kollektivtrafikkort, etc
 - Personer som inte är vana vid fordonsdelning (exv. äldre personer som har bott perifert i villa) kan behöva särskilt stöd och introduktion, även upprepade gånger, med att lära sig bokning etc. Kan även gälla för användning av kollektivtrafik (biljettköp, läge av hållplatser)
 - Alla målgrupper: Minska behovet av transporter med leveransboxar eller möjlighet att hyra co-working-ytor eller bortforsling av grovsopor
- Vilka utrymmesbehov i huset och på gården kan målgruppens färdmedelsval (förutom med privat bil) medföra?
 - Barnfamiljer: privata lådcyklar och lådcykelpool, barnvagnar, pulkor
 - yngre par: dyra cyklar som kan förvaras säkert
 - seniora: privat bil som används sällan
- Vilka krav på utformning följer av detta? (ramper, automatiska dörröppnare, extra breda hissar)

³³ Henriksson G, Johansson F, Kupersmidt J (KTH), 2024: Hållbar stadstrafik, parkering och delad mobilitet

Då det inte alltid är möjligt att göra en träffsäker analys innan de boende flyttar in kan det krävas anpassningar en tid efter den första inflyttningen, samt löpande under de kommande åren (se kapitel om uppföljning).

Exempel på verktyg för målgruppsanalyser:

- **Restider:** Webbapplikation för visualisering av restider
- **Restidskvoter:** TRAST-guiden, anger hur restidskvoter beräknas samt nivåer för dessa.
- **MER-analysen:** En metod för målgruppsanalys som identifierar de rationella och emotionella motiven som påverkar resval. Analysen ger ett målgruppsanpassat underlag till arbete med hållbart resande.
- **Statistik över bilinnehav:** Att undersöka bilinnehavet för jämförbara bostadshus i närområdet ger en god indikation för ett troligt bilinnehav hos de som flyttar in i tillkommande bebyggelse. (se även Tyréns, Mobilitetmodellen, juni 2022-november 2024)

Att beakta vid driftsättning och förvaltning

Fastighetsägaren behöver ta fram en genomförande- och uppföljningsplan som tydliggör när åtgärderna genomförs och följs upp, vem som ansvarar för dem och vilka resurser som krävs. Det behöver finnas beredskap att, inom rimliga kostnads- och arbetsramar, förstärka, justera eller byta åtgärder respektive leverantörer vid behov. Utöver fastighetsägarens egna uppföljningar behöver tjänsteleverantörers data analyseras.

Implementeringen av avtalade mobilitetsåtgärder behöver inledas med korrekt och tydlig information till nya intressenter/hyresgäster. Därefter följer insatser i samband med inflyttning, löpande drift av åtgärder och samt återkommande punktinsatser, vanligtvis under en period av fem till tio år från den första inflyttningen. Vanligt förekommande punktinsatser är reserådgivning vid inflytt, introduktion i användning av poolfordon, återkommande cykelevent med service och/eller däckbyte. Därutöver krävs skötsel av fysiska utrymmen såsom cykelverkstaden och bevakning av leverantörsavtalen.

Om en mobilitetsåtgärd inte ger önskad effekt behöver orsakerna utredas. En låg användningsgrad kan exempelvis bero på bristande kännedom bland de boende, vilket eventuellt kan åtgärdas med förbättrade och målgruppsanpassade informationsinsatser. Det kan också bero på att tjänsten inte är lämplig för den aktuella målgruppen. I sådant fall bör tjänsten anpassas - exempelvis genom att öka antalet poolfordon - eller ersättas med en alternativ lösning som bättre möter behov och bidrar till det eftersträlvade effekterna. Vid problem som ligger utanför fastigheten, som exempelvis långvariga störningar i kollektivtrafiken eller andra försämringar i infrastruktur och utbud behöver dialog tas med kommunen för att gemensamt komma fram till lösningar.

Om problemen inte kan lösas av fastighetsägaren behöver kommunen informeras och eventuella ändringar bör ske i samråd samt med hänsyn till det gällande mobilitetsavtalet. Detta förutsätter etablerade kontaktvägar och en fungerande dialog mellan berörda parter. Kommunen bör kravställa en uppföljningsplan samt vara beredd på dialog och att hitta lösningar, som även kan innebära åtgärder från kommunens sida (se kapitel Mobilitetsavtal och kapitel Uppföljning).

När tjänster inte implementeras eller avslutas i förtid

När bygglovet är beviljat och mobilitetsavtal har tecknats måste mobilitetsåtgärderna genomföras avtalsenligt. Erfarenhet visar att detta inte alltid sker, vilket leder till flertalet problem³⁴. En långtidsuppföljning av två projekt med flexibla p-tal och mobilitetstjänster har konstaterat att det kan uppstå många förändringar och problem under driftstiden som leder till att vissa mobilitetstjänster inte kan bibehållas som överenskommet i bygglovsskedet.³⁵

Orsaker till att mobilitetsåtgärder inte implementeras eller avbryts i förtid, kan bero på att ingen bilpoolsleverantör vill teckna avtal, att leverantören går i konkurs samt att poolcyklar blir stulna (och försäkring saknas för att ersätta). Låg efterfrågan på mobilitetstjänsterna från de boende kan bero på bristfällig kännedom om tjänsterna, på dåligt/försämrat kollektivtrafikutbud eller mycket god tillgång gratis bilparkering. Uteblivna tjänster betyder att de boende inte får fullt tillgång till det mobilitetsutbud som de kan förvänta sig och innebär även ett avtalsbrott som måste hanteras. I praktiken kan detta försämra de boendes möjligheter att resa hållbart och kan leda till att vissa hushåll köper bil i stället.

I enklaste fall leder uteblivna åtgärder endast till missnöje men risken är stor att sådana fall undergräver trovärdigheten i projekt med flexibla p-tal och mobilitetsåtgärder. Nyinflyttade boende, andra kommuninvånare, kommunala politiker och tjänstepersoner samt andra byggaktörer kan börja ifrågasätta både konceptet med flexibla p-tal och trovärdigheten i kommunen och deras arbetssätt generellt.

För att få kännedom om åtgärderna har implementerats behöver kommunen säkerställa att uppföljningar sker både vid implementering och under driftstiden, vilket med fördel skrivs in i mobilitetsavtalet. Se även under Uppföljning.

Det har identifierats olika handlingsalternativ för det fall att mobilitetsåtgärder inte genomförs som planerat.

Uppföljning och dialog

En systematisk uppföljning av genomförda projekt och kopplade avtal är en förutsättning för kommunen att hitta orsaker och lösningar om åtgärder uteblir. Kommun behöver tillsammans med bostadsbolag/BRF ta reda på varför problemet har uppstått och komma fram till lösningar.

Med ett gemensamt perspektiv som utgår från de boendes intressen och det mobilitetsutbud de ska kunna förvänta sig utifrån planer och avtal, behöver de hjälpas åt att hitta likvärdiga leverantörer eller helt nya mobilitetsåtgärder som ersätter tidigare. Målet måste vara att kunna erbjuda samma funktionalitet som

³⁴ Tyréns, Mobilitetsmodellen, juni 2022-november 2024

³⁵ Henriksson G, Johansson F, Kupersmidt J (KTH), 2024: Hållbar stadstrafik, parkering och delad mobilitet

möjliggör att de boendes mobilitetsbehov kan tillgodoses som planerat, även om detta innebär att några av åtgärderna ändras eller byts ut.

Göteborgs kommun konstaterar att en tät och löpande dialog ger mycket god kännedom om det enskilda projektet och byggaktörernas agerande. Kommunen bedömer att den goda dialogen stärker viljan att följa överenskomna avtal men ger också möjlighet att lösa uppkomna problem tidigt och smidigt.

Centrala insikter är att möjligheten att omförhandla avtalen har stor betydelse och att diskussionerna med fastighetsägarna är viktiga för både dem och kommunen. Det är kommunens roll att kontrollera efterlevnad, men lärandet och utbytet är minst lika betydelsefullt.

Viten

Från juridiskt håll har det föreslagits viten som en möjlig konsekvens vid avtalsbrott. Viten kan vara ett effektivt medel som ger en tydlig signal att mobilitetsåtgärder är en betydelsefull del av projektet samt att det kostar att bryta mot avtalen. Dock finns det flera nackdelar med viten som behöver tas i beaktande innan medlet väljs:

- Det behöver definieras när vitesfallet ska inträda, vilket inte alltid är enkelt att avgöra; ska exempelvis avtalet räknas om som icke-uppfyllt om tjänsten har upphandlats enligt avtal men har fallit bort över tid?
- Det behöver avgöras vem viteskravet ska ställas till, det vill säga byggaktören eller en bostadsrättsförening.
- Det finns en risk att byggaktören väljer att betala vitet i stället för att hålla sig till avtalet och därmed "köper sig fri" från att genomföra åtgärderna.
- Om vitet behöver betalas av en bostadsrättsförening behöver kostnaden bäras av alla boende trots att de inte har haft rådighet över situationen. I kombination med de uteblivna åtgärderna lider de en dubbel bestraffning då de inte får ta del av de utlovade åtgärderna och samtidigt måste betala för bortfallet.
- Om en utbetalning av viten blir aktuellt bör pengarna öronmärkas och användas enligt bestämda riktlinjer. Med de boendes bästa i åtanke kan pengarna användas för åtgärder och tjänster som kompenserar för de ursprungligt avtalade tjänsterna, exempelvis för extern fordonspool eller förbättrade cykelfaciliteter.
- Om viten återkommande inte tas ut, för att exempelvis avtalsbrottet inte har upptäckts eller på grund av osäkerhet, kan medlet bli tandlöst över tid.

Påverkan på kommande detaljplaner

Ytterligare ett tillvägagångssätt för att förebygga respektive hantera avtalsbrott är om kommunen tydligt gör gällande att de beaktar tidigare genomförda projekt vid framtida detaljplaner. I så fall skulle en byggaktör kunna bli utesluten från en kommande detaljplan på grund av tidigare avtalsbrott. Tillvägagångssättet fungerar endast om återkommande samma byggaktörer tävlar om markanvisningar i samma stad (eller region).

Metoder för uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering av mobilitetsåtgärder är avgörande för att säkerställa att tjänsterna finns och fungerar samt är effektiva, hållbara och anpassade efter de boendes behov. Genom strukturerad insamling och analys av data om användning, ekonomisk prestanda och kvalitet, kan fastighetsägare och leverantörer identifiera förbättringsområden, justera tjänsterna samt dra lärdomar och vidareutveckla arbetsmetoder.

Ansvarsfördelning

	Fastighetsägare	Leverantörer	Kommun
Ansvar	Övergripande ansvar för att följa upp och utvärdera mobilitetstjänsterna; inklusive insamling av data, analys av resultat och nödvändiga justeringar.	Tillhandahåller data om användning och prestanda för de tjänster som levereras.	Övervakar och stödjer implementeringen av mobilitetsåtgärder, särskilt i samband med mobilitetsavtal.
Uppföljning	Användarbeteende och förändringar i resvanor. Ekonomisk hållbarhet. Kvalitet och tillgänglighet	Beläggning och användning av tjänster; Kvalitet och tillgänglighet av tjänster.	Samordning med fastighetsägare och (eventuellt) leverantörer. Uppföljning av avtalade åtgärder och deras genomförande.

Fastighetsägaren ansvarar för uppföljning av utnyttjande av erbjudna mobilitetstjänster samt eventuellt även resvanor, bilinnehav och nöjdhet hos de boende. Kommunen å sin sida behöver ha en organisation och plan för att sammanställa och utvärdera inkomna resultat. Genom att bygga en kommunal, eller om möjligt en regional kunskapsbank kan resultaten och erfarenheter spridas till framtida projekt.

Det har återkommande konstaterats att en del leverantörer är ovilliga att dela med sig av data och statistik. Behovet av dataleverans behöver diskuteras tidigt med leverantören och överenskommelsen över typ av data och tider för leverans behöver tas med i avtalet för mobilitetstjänsten.

Kommunen bör även se till att uppföljning av effekter sker på stadsdelsnivå, exempelvis om parkeringsregleringen har förändrats, åtgärder för hållbart resande har genomförts eller nya mobilitetstjänster har tillkommit. Kunskapen är viktig för att bedöma resultaten för enskilda bostadshudshus.

För att ännu noggrannare följa upp förändringar och kunna förstå åtgärders effekter kan uppföljningen omfatta föremätningar och mätningar av kontrollgrupper (jämförbara bostäder utan mobilitetsåtgärder). Dessa är mer tids- och kostnadskrävande och kan planeras som särskilda studier som exempelvis ingår i forskningsprojekt tillsammans med en extern part.

En utvärdering bör göras av hur samarbetet mellan kommun och fastighetsutvecklaren har fungerat, hur överlämningen har gått, vad fastighetsägaren anser om åtgärderna samt vad som har fallit väl ut och vad som fungerar sämre.

Vad som behöver följas upp och varför

Vad	Varför
Beläggning och användning av mobilitetstjänster som fordonspooler*, cykelpooler* och kollektivtrafikkort.	För att säkerställa att tjänsterna används effektivt och att de uppfyller de boendes behov. Detta hjälper också till att identifiera eventuella justeringar som behövs för att öka användningen.
Ekonomisk prestanda och lönsamhet för mobilitetstjänster	För att säkerställa att tjänsterna är ekonomiskt hållbara och att kostnaderna inte överstiger intäkterna. Viktigt för att kunna fortsätta erbjuda tjänsterna på lång sikt.
Förändringar i de boendes resvanor och användning av olika	För att förstå hur mobilitetstjänsterna påverkar de boendes beteende och för att kunna anpassa tjänsterna efter deras behov och preferenser
Kvaliteten på tjänsterna och deras tillgänglighet för de boende.	För att säkerställa att tjänsterna håller hög kvalitet och är lättillgängliga för alla boende. Detta bidrar till att öka användningen och nöjdheten med tjänsterna.

*Det behöver stämmas av med leverantören vad som kan anses vara en lagom beläggningsgrad där tjänsten upplevs som attraktiv, samt vilken beläggningsgrad som är för låg eller för hög.

Kravställande och insamling

För att säkerställa att uppföljningarna blir av behöver kommunen kravställa dessa tidigt, dels i sin parkeringsnorm/parkeringspolicy, dels i avtal som tecknas med fastighetsutvecklaren.

Exempel: Sollentunas krav på uppföljning av mobilitetsåtgärder:

Sollentuna kommun ställer i sin parkeringsplan krav på uppföljning av mobilitetsåtgärder³⁶ enligt följande: I de fall exploatören väljer att genomföra mobilitetsåtgärder ska en uppföljning skickas in till Sollentuna kommun varje år. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, användning av cykelpool, bilpool (om dess åtgärder ingår), uppföljning av andra mobilitetsåtgärder som exploatören avtalat med kommunen.

De krav som ställs på uppföljningen måste läggas på en rimlig nivå. Som jämförelse ställs inga uppföljningskrav på bostadsaktörer som endast bygger parkeringsplatser trots att det även här finns en risk att platserna inte räcker till och att det sker överspill till gatuparkeringen.

³⁶ Sollentuna kommun (2020) Parkeringsplan för Sollentuna kommun.

För att hålla arbetsinsatsen på en rimlig nivå men ändå säkerställa en hög träffsäkerhet av uppföljningsinsatserna behöver kommunen vid planering av uppföljningskraven gå systematiskt fram. Det finns en rad frågor som behöver besvaras vid framtagning av uppföljningsupplägget:

1. Vad är viktigt att veta och följa upp? Vilka kriterier och indikatorer ska användas?
2. Vilka data är tillgängliga och kan inhämtas? (Begränsas av metoder och samarbetsvilja av exempelvis externa leverantörer)
3. Vilka uppföljningsmetoder ska användas för olika moment (platsbesök, enkät, statistikanalys)
4. Tidplan

Indikatorer och mätmetoder behöver väljas efter syftet med de valda mobilitetsåtgärderna, se exempel i tabellen nedan.

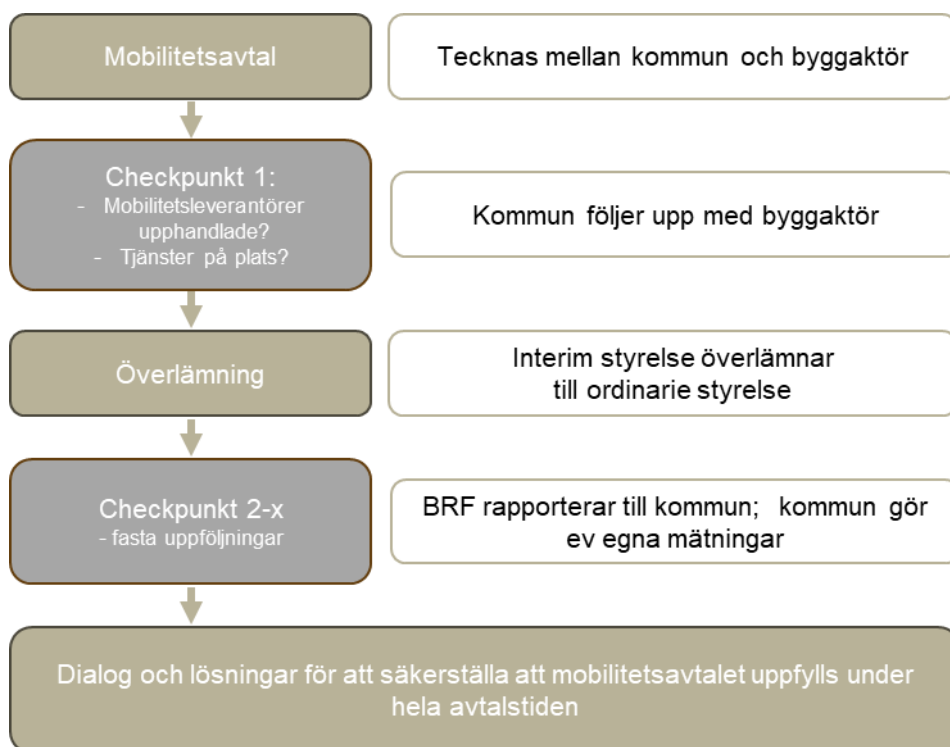
Syfte med åtgärden	Aspekt som ska följas upp
Öka det hållbara resandet	Resande med gång, cykel, kollektivtrafik Användning av kollektivtrafikkort
Minska användning av privat bil	Bilresor hos de boende Bilnehav hos de boende
Minska behovet av ny parkering	Uthyrningsgrad och beläggning av parkering, ev antal köplatser Bilnehav hos de boende
Prisvärda bostäder för hushåll som inte äger bil	Byggkostnad Kostnad för parkering per kvm (hyra, avgift) Drifts- och underhållskostnad för parkering

Samtidigt är det av största vikt att kommunen har ansvariga för insamling av uppföljningar och sammanställning och utvärdering av dessa.

Uppföljningstakt

Behov av uppföljningar och uppdateringar av mobilitetsutredningen brukar redan uppstå under planprocessen. Då det brukar gå flera år från att mobilitetsbehoven har utretts till att de första boende flyttar in bör fastighetsägaren inför inflytt göra en översyn över det tänkta mobilitetserbudandet och säkerställa att de lösningar och tjänster som finns på plats vid inflyttning passar målgruppen samt är i nivå med aktuella tekniska lösningar och affärsmodeller. Här krävs det öppenhet för dialog och justeringar från kommunens sida.

I samband med slutbesked rekommenderas att kommun och byggaktör möts på plats för att kontrollera att utrymmen och placeringar av mobilitetsåtgärder har byggts enligt bygglovshandlingar och gällande avtal.



Efter inflyttningen bör uppföljningar ske enligt en förutbestämd plan. Nedan visas ett förslag på en uppföljningsplan som följer det nya projektet under ett flertal år. Planen kan anpassas efter det specifika projektet med en annan uppföljningstakt och andra utvärderingskriterier. Uppföljningsresultaten blir en input till interna diskussioner om mobilitetsåtgärder och parkering.

	Syfte	Frekvens
Regelbundna uppföljningar	För att säkerställa att tjänsterna fungerar som planerat och för att kunna göra justeringar i tid om det behövs.	Kvartalsvis eller halvårsvis
Årliga utvärderingar	För att göra en mer omfattande utvärdering av tjänsternas prestanda och deras påverkan på de boendes resvanor och ekonomisk hållbarhet.	Årligen
Ad-hoc uppföljningar	För att snabbt kunna reagera på oförutsedda händelser eller problem som kan påverka tjänsternas funktion och användning.	Vid behov, exempelvis vid större förändringar eller problem

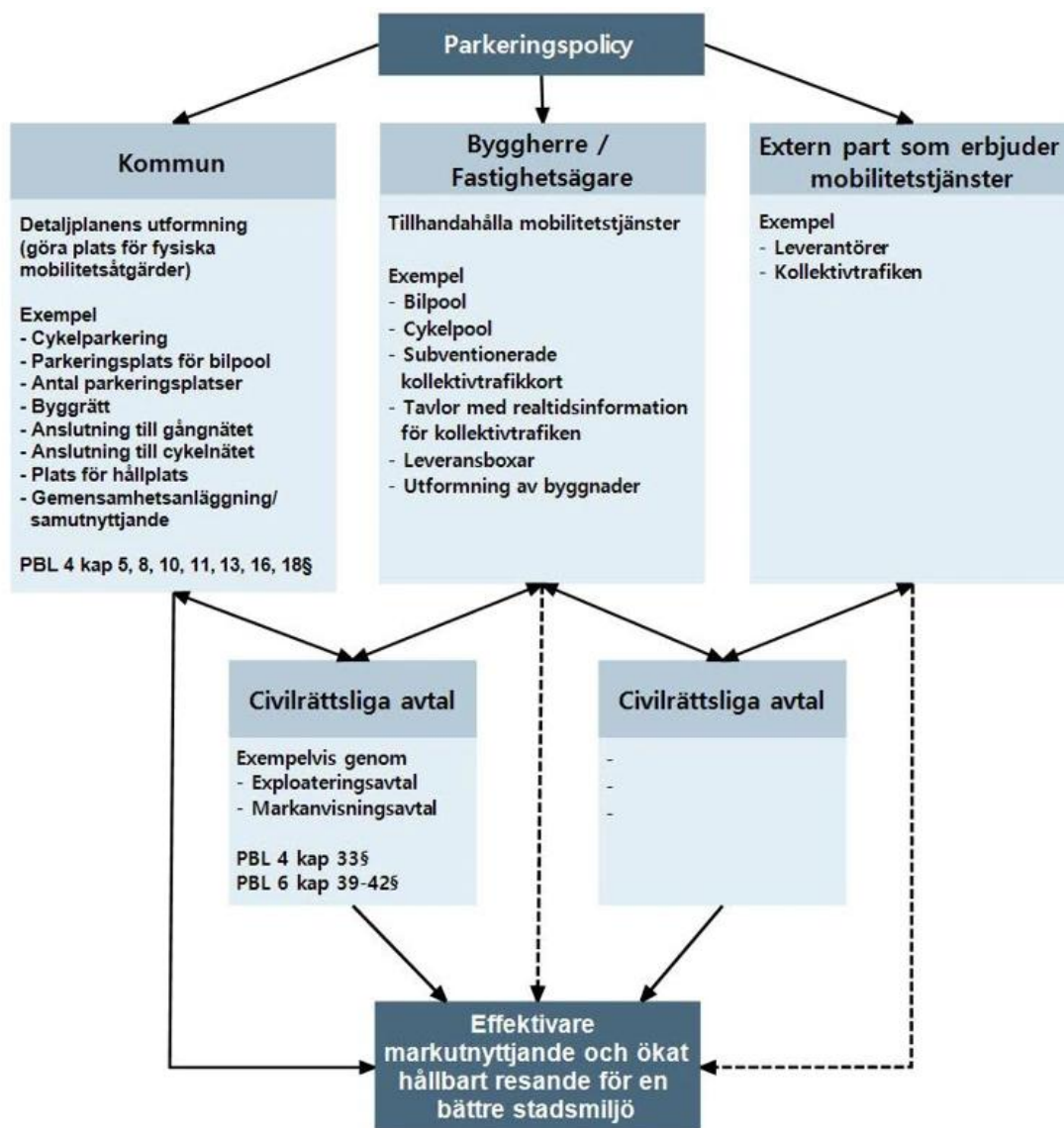
Uppföljningar av mobilitetsåtgärderna bör innehålla parkeringsbeläggning för cykel och bil, tillgång till och användningsgrad av de erbjudna tjänsterna, de boendes upplevelser och bilnehav.

Vid behov ska justeringar göras för att mobilitetserbudandet över tid ska passa boendet så bra som möjligt. Efter 10 år bör det göras en slutlig uppföljning med en erfarenhetssummering.

Tid efter inflytt:	Uppföljningsfråga	Indikatorer	Mätmetod	Vem mäter?	Vem får resultatet?
6 mån.	Har alla åtgärder implementerats som planerat?	Finns avtal? Är tjänsterna aktiva?	Skriftligt intygande, avtalskopia	Fastighetsansvarig	Kommunen
År 3 och därefter årligen	Fungerar åtgärderna som planerat?	Uthyrningsgrad p-platser Användningsgrad fordonspooler/ kollektivtrafik-kort Hur nöjda är de boende	Datauttag p-bokning/ kösystem Datauttag från leverantörer Boendeenkät	Fastighetsansvarig, Extern leverantör	Fastighetsansvarig, kommun

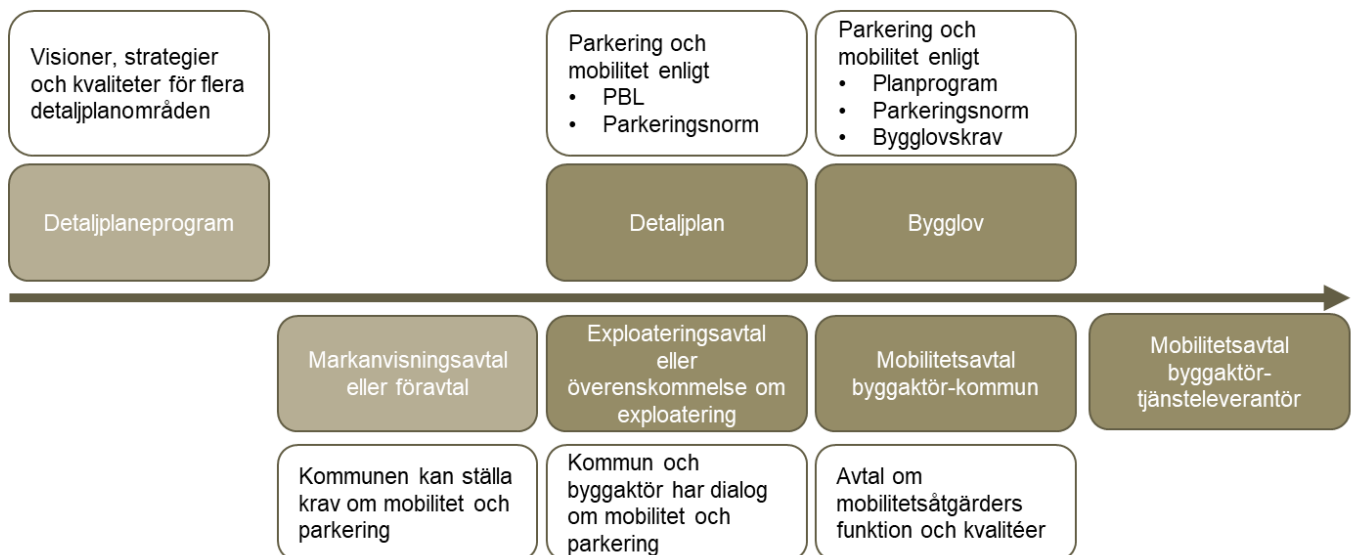
Planprocessen

Illustrationen nedan visar vilka möjligheter kommunen och byggherren har i arbetet med flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder i plan- och byggprocessen. Samspelet mellan PBL och annan lagstiftning är viktig för att kunna få till stånd mobilitetslösningar som främjar kommunens mål med ökad tillgänglighet genom hållbara transporter (Flexibla parkeringstal - PBL kunskapsbanken - Boverket).



Figur 3 Bilden illustrerar möjligt samarbete och myndighetsutövning mellan olika parter i syfte att uppnå minskat behov av bilparkering och främja mobilitetsåtgärder. Illustration: Boverket

I figuren nedan illustreras både planer och avtal som kan ingå i den kommunala planprocessen, samt när mobilitet och parkering hanteras.



Figur 4 Steg i planprocessen och avtal där mobilitet och parkering kan hanteras

Detaljplaneprogram

Ett detaljplaneprogram eller program, kan frivilligt tas fram om kommunen bedömer att det kommer att underlätta detaljplanarbetet. En fördel är att de breda frågorna kan utredas i tidigt skede i stället för att fastna i dessa senare när detaljdiskussioner förs i detaljplanen, vilket i sin tur kan förlänga och fördyra planeringsprocessen. Programmets syfte är att översiktligt utreda förutsättningar och visioner avseende ett spektrum av olika frågor³⁷. Här kan beskrivas hur arbetet med hållbar mobilitet ska bedrivas i området, kopplat till formulerade visioner och mål. Programmet tydliggör bland annat strukturer för bebyggelse, vägnät och grönytor och är ett vägledande visionsdokument³⁸. Här pekas ut vilken mark inom detaljplaneområdena som ska vara allmän eller enskild samt var det ska finnas gårdsytor, körytor och allmän plats. Den i programmet föreslagna strukturen har stor påverkan på val av färdmedel och bilanvändning, samt var parkering och olika mobilitetstjänster kan placeras. Därför behöver det redan här lyftas kvalitéer som höjer möjligheten till hållbar mobilitet. Program tas ofta fram minst ett till två år innan en detaljplan påbörjas.

³⁷ Program till detaljplan. När, vad, hur och varför ett planprogram? - Stadsplanering.se

³⁸ Vägledning för hållbar mobilitet riktad till byggaktörer, Uppsala kommun

Avtal och överenskommelser

Om kommunen äger marken

Markanvisningsavtal³⁹

Om marken ägs av kommunen tecknas ett markanvisningsavtal när kommunen avser att överlåta mark som ska planläggas för att tillåta exploatering, till en exploatör. Avtalet är endast en option om en framtida försäljning och ger byggaktören ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om att den ska överlåta eller upplåta markområdet för bebyggande. Förhandlingen pågår därefter under planprocessen när fler förutsättningar är kända som exempelvis kring markmiljön. Tidpunkten för teckning av markanvisningsavtal skiljer sig mellan olika kommuner. Stockholmsmodellen är att det tecknas innan planstart.

Markanvisningsavtalet reglerar detaljerna kring överlåtelsen och förutsättningar för planläggningen av området, gestaltning, ansvarsfördelning för genomförande, ekonomiska frågor, tidplan och utbyggnadstakt. I ett markanvisningsavtal har kommunen möjlighet att styra plangenomförandet och ställa krav för att köparen ska få förvärva marken.

Överenskommelse om exploatering

En överenskommelse om exploatering är ett genomförandeavtal om kommunen säljer eller upplåter mark med tomträtt. Den tecknas innan detaljplanen antas men efter att kommunen har beslutat att upprätta en detaljplan (eller ändra en befintlig) samt när parterna är överens om inriktningen på planförslaget och utvecklingen av området. Överenskommelsen reglerar ansvar, kostnader, tidplan och tekniska villkor för genomförandet av planen – särskilt när det gäller allmän platsmark, infrastruktur och exploatörens åtaganden som bland annat mobilitetsåtgärder.

Om exploatören äger marken

Föravtal

Om exploatören äger marken tecknas ett föravtal inför planstart. Det tecknas mellan en kommun och en exploatör innan ett formellt exploateringsavtal kan ingås. Det används främst i tidiga skeden av planprocessen när många förutsättningar ännu inte är klara – till exempel markägande, planinriktning eller utbyggnadsvolym.

Exploateringsavtal

Om exploatören äger marken tecknas ett exploateringsavtal efter genomförd plan, men innan planens antagande. Syftet med avtalet är att klargöra detaljer i fråga om hur exploateringen ska gå till och fördela ansvaret mellan parterna.

Exploateringsavtal ingås innan kommunen antar detaljplanen, eftersom exploatörens incitament att ingå exploateringsavtal efter detaljplanens antagande är begränsade. I detta skede kan kommunen i sin roll som planmyndighet och genom dialog och förhandling få byggaktören att arbeta med mobilitetsåtgärder.

Detaljplan

En detaljplan är en juridiskt bindande plan som reglerar markanvändningen inom ett specifikt geografiskt område. I en detaljplan får kommunen bestämma

- krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4
- placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
- att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

I figuren nedan visas ett möjligt sätt hur en kommun kan organisera detaljplaneprocessen tillsammans med byggaktören.

I detaljplanen kan både omfattning och utformning/placering av parkeringsplatser på kvartermark regleras, liksom ytor som inte får användas för parkering. Hur parkering ska lösas samt vilka mobilitetsåtgärder som är tänkta att genomföras kan beskrivas närmare i planbeskrivningen (PBL (2010:900) 4 kap. 13 §). För bedömning av bygglovsansökan är planbestämmelserna bindande. Icke-fysiska mobilitetsåtgärder får hanteras med hjälp av civilrättsliga avtal och ligger därmed utanför detaljplaneprocessen.⁴⁰

Med hjälp av bestämmelser om markanvändning som ger en blandning av funktioner i området - boende, arbetsplatser, service och rekreativmiljöer - kan transportbehovet minskas. Nyttjandet av mobilitetstjänster och hållbart resande kan främjas genom att bebyggelsen planeras med god tillgänglighet till cykelvägnet, gångvägar till kollektivtrafikhallplatser eller andra servicepunkter i anslutning till planområdet.

⁴⁰ Kommuner kan underlätta för hållbar mobilitet i nya flerfamiljshus - Boverket



Figur 5 Steg i detaljplaneprocessen

Bygglov

Vad kommunen i bygglovsskedet kan kräva av byggaktören avseende parkering och mobilitet styrs av bestämmelser i 8 kap 9 § i PBL. För bedömning av bygglovsansökan är planbestämmelserna bindande. Utöver det är det dock viktigt att komma ihåg att bygglovshandläggarnas uppgift är att göra en sammantagen bedömning av platsen vilket kan innebära att tydliga riktlinjer saknas.

En osäkerhet ligger i bedömningen av vad parkering i skälig omfattning innebär; dock finns oftast p-talen som underlag och stöd. Ett annat krav i PBL är att parkeringen ska finnas på fastigheten eller i närheten, och att lösningen måste finnas/kunna användas inom rimlig tid. Även här finns det tolkningsutrymme avseende vad som anses vara nära och vad som är rimlig tid. Parkeringsutrymmen måste ha ett bestämt läge med en viss storlek. Här brukar både bilparkering och olika typer av cykelställ granskas.

Material som beskriver mobilitet och parkering som brukar behöva redovisas i samband med bygglov är⁴¹:

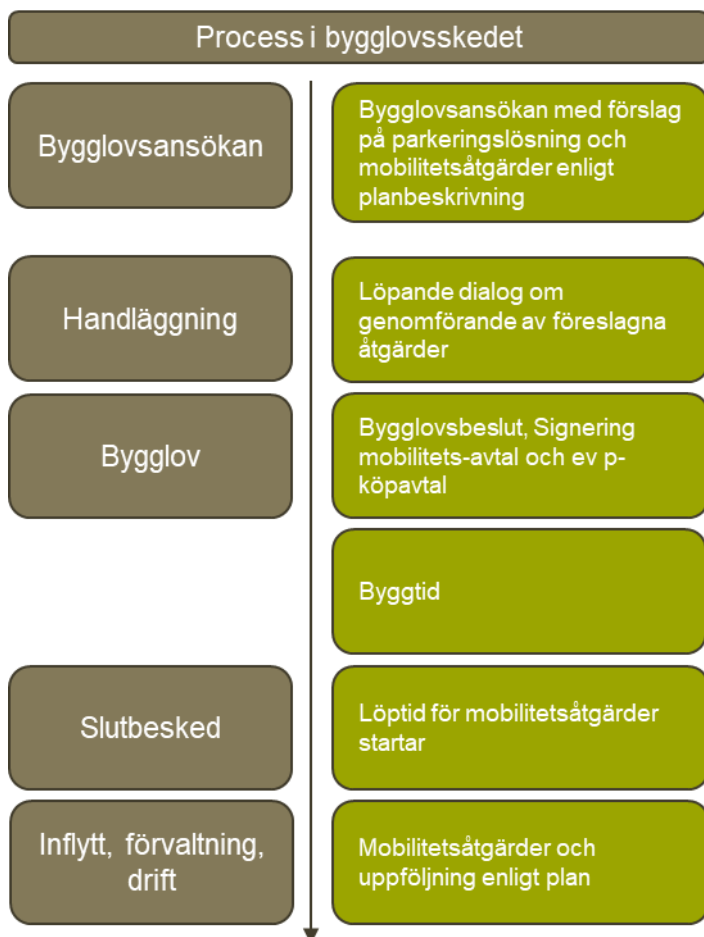
⁴¹ Alternativt kan kraven vara kopplade till ett civilrättsligt avtal.

- Markplaneringsplan som redovisar cykelparkeringar enligt kommunens krav avseende antal platser, tak, typ av cykelställ, etc
- Planritning för bottenvåningen och eventuellt källarplan som redovisar cykelrum, läge, antal dörrar, typ av cykelställ, etc.

I figuren nedan visas ett möjligt sätt hur en kommun kan organisera bygglovsprocessen avseende frågor om mobilitet och parkering.

För att säkerställa långsiktigt hållbara lösningar ska det gå att vårda, underhålla och sköta de tjänster som planeras. Det är redan i de här beskrivna tidiga planeringsskeden som förutsättningarna skapas för god drift och underhåll. I alla dessa steg behöver planerade utrymmen och andra fysiska förutsättningar ses över ur ett drifts- och underhållsperspektiv så att åtgärderna fungerar i praktiken oavsett väderläge eller årstid.

I samband med bygglovets tecknas mobilitetsavtal mellan kommun och byggaktör, se kapitel nedan om mobilitetsavtal.



Figur 6 Steg i bygglovsprocessen

Grunden för hållbart resande

Människors färdmedelsval och bilnehav styrs av hur parkeringstillgången och mobilitetsåtgärderna vid bostaden ser ut, men påverkas i betydande grad även av andra aspekter som ligger bortom bostadsområdet. För att lyckas med mobilitetskoncept för enskilda bostadshus krävs att det är attraktivt och smidigt att resa med hållbara färdmedel hela vägen från bostaden och fram till samt mellan målpunkter. Forskning och praktisk erfarenhet visar att det krävs insatser på samtliga nivåer inom samhällsplaneringen om resandet med hållbara färdmedel ska öka. Det behövs nationella, regionala och kommunala planeringsperspektiv som garanterar långsiktighet och stabilitet som främjar hållbara resval.

Nationell nivå

Statliga myndigheter sätter mål, regelverk och styrmedel som har påverkan på det lokala och regionala transportsystemet samt individernas resval. Styrning sker genom bland annat beskattning av fordon, inblandningskrav för drivmedel samt trängselskatter. Åtgärderna kan ha relativ stor effekt för attraktiviteten av mobilitetsåtgärder vid enskilda bostadshus. Det viktigaste regelverket avseende parkering, som både kommun och byggaktör arbetar efter, är plan- och bygglagen. Än så länge tar den dock inte specifikt hänsyn till flexibla p-tal mobilitetsåtgärder⁴², vilket även beskrivs längre in i denna rapport.

Regional nivå

För att få människor att förändra sina resvanor och beteenden krävs att de kan lita på att en livsstil utan privat bil fungerar i alla lägen, exempelvis att kollektivtrafiken finns och fungerar för de dagliga resorna eller att cykelinfrastrukturen har hög och likvärdig kvalitet i alla de kommuner som man cyklar genom. Nedan beskrivs några aspekter som behöver beaktas på regional nivå.

Kollektivtrafiken

Tillgången till och utvecklingen av kollektivtrafiken är en grundförutsättning för att lyckas med hållbar mobilitet vid boendet. Tvärtom gynnas även kollektivtrafiken genom mobilitetsåtgärder vid boendet. Samlade och kombinerade styrmedel och åtgärder har visat sig kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet som färdmedelsval

⁴² Ändring av plan- och bygglagen är föreslagen i Samordning för bostadsbyggande, 2021: Stärkt planering för en hållbar utveckling. SOU 2021:23

gentemot bilen, även i olika typer av socioekonomiska grupper. Det uppstår positiva effekter⁴³ för överflyttning av bilresor till kollektivtrafik där positiva incitament att resa kollektivt kombineras med ett minskat behov och attraktivitet av privat bil.

Regionalt avstämda visioner och arbetssätt

I takt med att regionen växer ställs krav på bland annat en hållbar bostadsförsörjning genom nybyggnation och omvärdering av befintligt bestånd samt en transportinfrastruktur och ett utbud som gynnar hållbart resande. En målinriktad samordning mellan olika kommuner och regioner är nödvändig för att skapa ett sammanhängande transportsystem både inom Stockholmsregionen och nationellt. Att planera för färre parkeringsplatser för bil och att målmedvetet bygga upp ett brett utbud av mobilitetserbjudanden för alla som bor och rör sig i regionen är viktiga element i arbetet som krävs för att nå dessa mål.

För att över tid bättre lyckas med mobilitetsåtgärder vid boendet skulle det krävas en samlad vision som kommunerna i regionen kan samlas kring avseende den långsiktiga utvecklingen inom parkering och mobilitetsåtgärder. Idag har varje kommun sin egen parkeringsnorm. På längre sikt är det troligtvis av fördel att sträva efter avstämda och anpassade arbetssätt för flexibla p-tal. En gemensam syn på p-tal och mobilitetsåtgärder kan öka kommunernas möjlighet att stödja varandra och gemensamt bygga kunskap utifrån allas projekt och arbetssätt. Det skulle också underlätta för byggaktörer och fastighetsägare som verkar i hela regionen om regelverk och styrning är mer enhetlig i regionens kommuner.

Trots att Stockholmregionen har en stark urban prägel har den också Sveriges tredje största landsbygdsbefolkning. Gemensamma synsätt och erfarenhetsöverföring kan stärka de berörda kommunerna för att hantera de specifika utmaningarna med att minska bilresandet och implementera flexibla p-tal i länets glesare delar på en rimlig nivå.

En åtgärd som skulle kunna samspela väl med parkeringsnormer är en regional samstämmig parkeringsreglering, se exemplet från Österrike nedan. En konsekvent reglering och samma prissättning av likvärdiga platser och målpunkter oavsett kommun minskar behovet av att varje kommun driver sin egen parkeringsreglering och ökar acceptansen och även användarvänligheten för boende och besökare på grund av högre igenkänning och förutsebarhet.

Exempel: Regionalt parkeringsprogram (Österrike):

Sju österrikiska kommuner (Bregenz, Hard, Lauterach, Schwarzach, Wolfurt, Lustenau, Kennelbach) har tillsammans infört ett regionalt parkeringsprogram med mål om att få fler att cykla, att effektivare använda det begränsade antalet parkeringsplatser, att behålla parkering för handeln och att finansiera parkeringen genom användarna. Principer valdes som gäller i alla kommuner - ingen allmän

⁴³ Buehler, R. & Pucher, J. (2012) Demand for Public Transport in Germany and the USA: An Analysis of Rider Characteristics, *Transport Reviews*, 32:5, 541-567, DOI: 10.1080/01441647.2012.707695

parkering skulle vara gratis, högre avgifter för väl använda platser, lägre för mer perifera platser, avgifter för fritidsrelaterade målpunkter både kvällar och helger, samma reglering för samma situation samt undantag för vårdföretag och rörelsehindrade (gratis). Enkätundersökningar bland företagen i regionen från år 2016 och år 2019 visade att arbetspendlingen med bil hade minskat med 17 procent (från 41 procent till 24 procent) och andelen cykel ökat med 18 procent (från 38 procent till 56 procent). Övriga färdmedel var i princip oförändrade. Framgångsfaktorer var noggrann parkeringsövervakning och utbildning av övervaknings- och kundtjänst (telefon) för att bemöta missnöjda medborgare. Avgörande var dock en gemensam vilja hos de sju borgmästarna att helhjärtat stödja åtgärderna.

Samordning av delade tjänster

Regionala initiativ och samverkan skulle kunna öppna upp för en stabilare försörjning med ett bredare utbud av färdmedel. Många av de delade tjänsterna som finns idag förvaltas av privata aktörer även om de utgör en viktig del av det allmänna transportsystemet. Med offentligt stöd samt förändrade regelverk skulle flera av de idag småskaliga lösningarna kunna skalas upp för att gynna större delar av befolkningen⁴⁴. Som utländska och svenska exempel har visat finns det stora fördelar vid ett regionalt ägarskap och/eller samordning av mobilitetsåtgärder på regional nivå respektive genom en kollektivtrafikförvaltning. En samordning mellan exempelvis ett kollektivtrafikkort och bilpoolserbudanden och/eller ett lånecykelsystem ökar respektive tjänsters synlighet och främjar synergier mellan tjänsterna. Detta gör att mobilitetstjänsterna får ett större användarunderlag. I kombination med ett nät av stationer skulle både nya bostadsprojekt och befintligt bostadsbestånd kunna kopplas till befintliga tjänster i stället för att varje fastighetsägare upphandlar en egen pool för en relativt liten grupp användare. Utvecklingen av lämplig modell bör utredas vidare inom Region Stockholm.

Kommunal nivå

Kommunen har som ansvarig för planering av den kommunala markanvändningen, som markägare och väghållare en mycket stor påverkan på hur enkelt, tryggt, säkert och smidigt det är att resa hållbart till och från bostaden. Hållbart resande vid boendet stöds bland annat genom följande kommunala prioriteringar och åtgärder:

- Kommuners avgifter och regleringar för parkering kan försämra eller rentav motarbeta efterfrågan på mobilitetsåtgärderna och privat parkering, särskilt på grund av gratis eller billiga gatuparkeringar jämfört med dyrare/marknadsmässiga hyror för parkering på kvartersmark. Därför krävs en parkeringsstrategi som möjliggör för privat parkering (som krävs för nya

⁴⁴ Hultén, John (2024) Idépaper, En ny, hållbar frihetsreform för framtidens mobilitet - Vad staten kan göra. Rådslaget

bostäder) att vara konkurrenskraftig, antingen utifrån den kommunala parkeringsstrategin generellt eller utifrån avstämda strategier från fall till fall.

- Prioritering av detaljplaner som ligger nära spårbunden eller annan kollektivtrafik. Kollektivtrafiken, och särskilt en spårbunden sådan upplevs av människor som långsiktigt robust och konkurrenskraftigt till bilen, för både korta och längre resor. De som bor nära kollektivtrafiken har ett lägre behov av att äga bil för att tillfredsställa vardagliga och grundläggande resebehov.
- En funktionsblandad omgivning/planering enligt principer för 15-minutersstaden: Om vardaglig service såsom skola, förskola, vårdcentral, arbetsplats och så vidare ligger på gång- och cykelavstånd från hemmet kan de boende gå och cykla i vardagen.
- Brett utbud och enkel tillgång till hållbara transportalternativ: För att göra gång och cykel tryggt, säkert och attraktivt behöver kommunen säkerställa att gång- och cykelinfrastrukturen nära boendet är välutbyggt. Det krävs sammanhängande och gena nät av gång- och cykelvägar utan saknade länkar.
- Stöd vid införandet av delade tjänster: Kommunen kan på en övergripande nivå planera för mark som ska upplåtas för exempelvis bilpoolsleverantörer, andra former av delad mobilitet och mobilitetshubbar.
- Samordningsfunktion med syfte att få fastighetsägare att samverka med varandra för att skapa ett tillräckligt underlag för mobilitetstjänster.
- Främja laddningsinfrastruktur för elbilar genom att upplåta mark för leverantörer av laddinfrastruktur.
- Bjuda in till en öppen och regelbunden dialog kring flexibla och innovativa mobilitetslösningar.
- Följa upp och utvärdera: Löpande följa upp avtalade åtgärder samt kontinuerligt utvärdera effektiviteten och resultatet av de genomförda mobilitetsåtgärderna. (Se kapitel Utvärdering)

Exempel: Bilpoolsstrategi i Bremen

Bremen, en stad i norra Tyskland med cirka 590 000 invånare, har sedan början av 2000-talet mål för att minska trafikträngsel, förbättra luftkvaliteten och främja hållbara transportalternativ. Deras bilpoolsstrategi följer målet om att bli Europas främsta bilpoolsstad:

- Mobilitetshubbar har en egen grafisk profil för att synas.
- All nyproduktion måste ha tillgång till bilpool; den kan vara en utökning av en befintlig mobilitetshubb om sådan finns i närheten.
- Mobilitetshubbar placeras i direkt anslutning till bussar och spårväg för att underlätta multimodala resor.
- Kommunen marknadsför alla resealternativ och mobilitetstjänster på marknaden; ordnar kampanjer, prova-på, event, seminarier, mm.
- Kommunen äger ingen egen fordonsflotta utan köper volym eller kapacitet i mobilitetshubbarna.
- I stadsdelar där inga mobilitetsoperatörer vill etablera sig går kommunen in med medel för att minimera och fördela leverantörernas affärsrisker.

Samverkan på projektnivå

Kring byggprojektet

I byggprojekt där mobilitetsåtgärder planeras behöver samverkan ske mellan minst tre till fyra olika typer av aktörer: Kommun, byggaktör, fastighetsägare och leverantör. Dessa har olika ansvar och mandat och deras beslut kommer att styras i första hand av respektive aktörs specifika drivkrafter och intressen.

	Kommun	Byggaktör	Fastighets-ägare	Leverantör
Drivkraft och intressen	Verka mot kommunala mål; Säkerställa ett plangenomförande och säkerställa att funktionen finns över tid	Få till en kommersiell gångbar lösning, som boende efterfrågar, som inte ökar kostnader.	Ha rätt funktion över tid; prisvärd	Avtalsvillkor som möjliggör en lönsam affärsmodell
Mandat och ansvar	Har planmonopol (1 kap § 2 PBL) och mandat genom markägande och har därför stor påverkan på kravställande; Måste samtidigt säkerställa att platsen är lämplig ur bland annat transportperspektiv (2 kap § 2 PBL)	Säkerställa funktioner enligt planbestämmelser och avtal	Säkerställa funktioner enligt avtal	Säkerställa funktioner enligt avtal

Under detaljplaneskede och/eller under processen för bygglovsansökan behöver kommun och byggaktör komma överens om parkeringstal och mobilitetsåtgärder som med stor säkerhet kommer att beviljas i bygglov. Med fördel är tänkta leverantörer redan med för att diskutera bästa utformning av åtgärderna och avtalsdelar. Hur denna samverkan ser ut styrs dels av de formella planprocesserna, dels av överenskomna former. Överenskomna lösningar skrivs fast i civilrättsliga avtal.

Efter inflytt behöver fastighetsägaren och kommunen samverka för att komma överens om nödvändiga anpassningar vid behov. Hur denna samverkan ser ut bör beskrivas i en uppföljningsplan (se kapitel Uppföljning).

Mellan flera projekt

Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder förutsätter ett visst mått av samverkan och har mycket att vinna på en bred förankring och samverkan som täcker större geografiska områden utöver det enskilda byggprojektet.

För att öka effektiviteten och långsiktigheten i mobilitetslösningar bör det alltid undersökas om det finns möjlighet till gemensamma lösningar på stadsdels- eller områdesnivå. Samarbetet kan omfatta flera befintliga fastighetsägare, byggaktörer, kommun och leverantörer. Resultatet blir att flera fastighetsägare delar på kostnaderna och tjänsternas utnyttjandegrad kan öka.

Erfarenheter visar att mobilitetsåtgärder ofta är enklare att införa vid exploatering i samband med ett större stadsbyggnadsprojekt, eftersom det då finns tydliga skalfördelar exempelvis för fordonspooler. Samnyttjandepotentialen är större på stadsdelsnivå, medan planering på kvartersnivå kan skapa begränsningar och oönskade inlåsnings effekter om varje kvarters behov ska lösas inom respektive kvartersmark.

Det saknas lagstöd och tydliga regelverk som stödjer planering och genomförande av mobilitetsåtgärder och -tjänster. Detta innebär att alla inblandade behöver pröva sig fram med hjälp av det utrymme som finns inom planläggning, bygglov, förrättningslagstiftning och civilrätten, för att hitta genomförbara lösningar.

Samordning och samarbete ger ett starkare, tydligare och mer omfattande mobilitetserbjudande för användaren med högre funktionalitet. En hög nyttjandegrad är en av nycklarna för långsiktig hållbarhet av tjänster som ingår i delningsekonomin som exempelvis fordonspooler. Därför är det av fördel om tjänsterna erbjuds i områden med ett stort befolkningsunderlag och en större funktionsblandning med bland annat verksamheter som kan nyttja tjänsterna vid olika tider på dagen och i veckan.

Detta föreligger exempelvis när ett nytt bostadshus eller kontorshus byggs i ett befintligt område där det saknas mobilitetstjänster. Ett samarbete mellan det nya huset och omkringliggande bostads-/ verksamhetsaktörer skapar goda förutsättningar för etablering av nya lösningar och tjänster för både det nya och befintligt bestånd.

Kommunerna spelar en mycket viktig roll i detta genom att fungera som initiativtagare för en samverkan samt genom att vara flexibla i planarbetet och vid avtalsteckning. Kommuner kan också godkänna lösningar som utnyttjar befintliga resurser mer effektivt, exempelvis genom att godkänna att outnyttjade ytor i grannfastigheter används för cykelpooler och leveransskåp eller att ge möjlighet att nyttja befintliga bilpooler i området.

En annan faktor som kräver samverkan och även nytänkande och flexibilitet är att mobilitetsåtgärder och -tjänster hör till en marknad som är under ständig förändring. De senaste årens utveckling har visat att tjänster och leverantörer kan läggas ned och försvinna efter både längre och kortare tid (exempelvis bil- och cykelpooler), men även att helt nya tjänster och leverantörer dyker upp, som både innebär möjligheter och även kräver ställningstaganden (exempelvis delade elsparkcyklar). En nära samverkan med leverantörer bidrar till att långsiktigt hållbara tjänster kan skapas genom rätt kravställande och affärsmodeller.

Utvecklingsbehov

Utöver denna handlingsplan finns också en efterfrågan på ett regionalt samlande dokument som klargör behovet av samordning och nyttan med en gemensam strategi.

Kommuner och kommunala fastighetsbolag vill se regionalt ansvarstagande för mobilitetstjänster och uppföljning. De efterfrågar också samverkansytor och gemensamma forum för kunskapsutbyte och diskussion.

Förhoppningen är att på sikt åstadkomma en fördjupad samverkan som möjliggör ett rimligt kravställande vid utformning av åtgärder samt avtalsmodeller som passar med befintliga affärsmodeller och håller över tid.