

PM 2023:65

Erika Johansson
Sara Malm

2023-09-21

Henriksdalsbacken

Parkerings- och mobilitetslösningar för ny bebyggelse

1. Bakgrund

Detta PM utgör ett underlag till markanvisningstävlingen för ny bebyggelse på Henriksdalsbacken. Dokumentet beskriver förutsättningarna för parkering och mobilitet för den nya bebyggelsen.

1.1 Detaljplanen

Detaljplanen möjliggör bebyggelse, i form av cirka 400 lägenheter, verksamheter och en förskola med fyra till sex avdelningar, på tidigare obebyggd mark längs med Henriksdalsbacken och kring det befintliga torget. Henriksdalsbacken planeras omvandlas till en levande stadsgata med stärkta kopplingar till det befintliga skogsområdet öster om vägen. Detaljplanen innehåller fem bostadskvarter som skiljs åt av Henriksdalsbacken och nya parker.

Planområdet ligger i Nacka stad med befintlig infrastruktur och närhet till kollektivtrafik och Stockholms innerstad. Samtidigt ligger planområdet intill befintlig

bebyggelse med kulturhistoriskt värde och delvis inom område för riksintresse för kulturmiljövården. Den borgliknande bebyggelsen som utgör Henriksdalsringen har ett kulturhistoriskt värde och utgör ett landmärke som med sina ockragula fasader samspelar med bebyggelsen i Stockholms innerstad.



Figur 1-1 Programområde Henriksdal, detaljplaneområde med röd streckad linje.



Figur 1-2 Strukturskiss efter samråd. Gulmarkerat område öster om Henriksdalsbacken är ännu inte mark-anvisat.

2. Områdets förutsättningar

2.1 Dagens bilinnehav på Henriksdalsberget

Statistik över bilinnehavet för boende på Henriksdalsberget redovisas i Tabell 2-1. Det totala bilinnehavet för området är 489 bilar, varav 74 bilar är avställda, vilket ger ett bilinnehav på 0,6 bilar per lägenhet. Om avställda bilar räknas bort från bilinnehavet minskar det till 0,51 bilar i trafik per lägenhet.

Tabell 2-1 Bilinnehav för boende på Henriksdalsberget (Henriksdalsringen). Källa: SCB:s Fordonsregister, SCB:s Lägenhetsregister, SCB:s Register över totalbefolkningen, samtliga 2022-12-31. Siffrorna inkluderar även leasade bilar.

Lägenhetsstorlek, antal rum	Antal hushåll	Bilinnehav, antal bilar	Totalt bilinnehav per lägenhet	Bilinnehav, bilar i trafik	Bilinnehav per lägenhet, bilar i trafik
1 RoK	45	10	0,22	9	0,20
2 RoK	236	92	0,39	77	0,33
3 RoK	360	240	0,67	201	0,56
4 + RoK	155	145	0,94	127	0,82
Okänd storlek	20	2	0,10	1	0,05
Summa	816	489	0,60	415	0,51

Avställda bilar

Ett avställt fordon får inte köras, annat än inom inhägnat område och kortast lämpliga väg till eller från närmaste besiktning. Ett avställt fordon behöver inte heller ha någon trafikförsäkring och man behöver inte betala fordonsskatt för fordonet. Fordonsskatten tas ut månadsvis för fordon med årsskatt lägre än 4 800 kr, vilket innebär att man inte tjänar på att ställa av bilen under en kortare period än en kalendermånad. För fordon med högre fordonsskatt är kortaste avställningsperiod då man slipper betala skatt 15 dagar. Detta innebär sammantaget att en avställd bil inte behövs för dagligt resande, oftast inte ens för resbehov som uppstår en gång i månaden.

Jämförelse med Nacka kommuns parkeringstal

En jämförelse har gjorts mellan bilinnehavet och Nacka kommuns parkeringstal för Henriksdalsberget. Kommunens parkeringstal är uppbyggt på följande sätt:

- ▶ Varje kommundel har ett grundtal. För Västra Sicklaön är grundtalet 0,7.
- ▶ Reduktion ges för närhet till tunnelbana och lokala centrum. Henriksdalsberget omfattas inte av dessa reduktioner.
- ▶ En justering görs sedan efter lägenhetsstorlek, där små lägenheter (1:or och 2:or) får en sänkning med 30 % och större lägenheter (3:or och större) får ett tillägg på 30 %.
- ▶ Parkeringstalet räknas sedan upp med 10 % för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.
- ▶ Genom att införa mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet sänkas med upp till 25 %.

Parkeringstalet för Henriksdalsberget enligt kommunens norm innan införande av mobilitetsåtgärder redovisas i Tabell 2-2 nedan.

Tabell 2-2 Parkeringstal för Henriksdalsberget

Lägenhetsstorlek	Parkeringstal för boende	Besöksparkering (10 % av parkeringstalet)
1-2 RoK	0,49	0,049
3 RoK eller större	0,91	0,091

2.2 Boendetäthet för befintlig bebyggelse

Boendetätheten på Henriksdalsberget är 1,76 personer per lägenhet. I Tabell 2-3 visas även boendetäthet och bilinnehav, fordon i trafik, för närliggande områden.

Tabell 2-3 Boendetäthet och bilinnehav för olika områden i Nacka.

Område	Boendetäthet	Bilinnehav, fordon i trafik
Henriksdalsberget	1,76	0,51
Danviken	1,9	0,82
Finnboda	1,83	0,64
Finnberget	1,71	0,67
Alphyddan	1,77	0,46
Sickla	2,11	0,7

2.3 Resvanor i Nacka

Idag sker ungefär hälften av resorna i Nacka med bil och hälften på annat sätt, där kollektivtrafiken är det vanligaste färdmedlet. Andelen arbetsresor som görs på andra sätt än med bil är högre än andelen för fritidsresor.

Tabell 2-4 Färdmedelsfördelning för olika typer av resor för boende i Nacka. Källa: Resvaneundersökningen 2019, Region Stockholm.

Typ av resa	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat
Genomsnitt för veckan	51%	21%	8%	17%	2%
Arbetsresor	35%	41%	14%	7%	3%
Fritidsresor	62%	10%	5%	22%	1%
Resor inom kommunen (vardag)	57%	6%	7%	31%	0%
Resor inom kommunen (helg)	51%	0%	16%	32%	0%

2.4 Nacka stads mål för hållbart resande

Nacka stad har ett flertal övergripande dokument och strategier som beskriver kommunens olika mål kopplat till hållbart resande.

I översiktsplanen beskrivs den övergripande visionen och målen för kommunen, däribland att det ska vara ”attraktiva miljöer i hela Nacka” som syftar bland annat till att det ska finnas tillgängliga och trygga miljöer, att framkomligheten ska vara god och att kommunen ska arbeta för en låg klimatpåverkan.

Nacka har även tagit fram miljömål i ett miljöprogram där följande lokala mål kopplar till hållbart resande:

- ▶ Begränsad klimatpåverkan
- ▶ Frisk luft
- ▶ God bebyggd miljö.

Strategidokumentet Framkomlighet i Nacka beskriver utgångspunkter för hur kommunen ska hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet.

Strategidokumentet Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka har sex strategiska inriktningar:

- ▶ Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden
- ▶ Hållbart resande och mobilitet
- ▶ Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande
- ▶ Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen
- ▶ Hållbar avfallshantering och återbruk
- ▶ Anpassning till framtida klimat

Nacka kommuns Riktlinjer för hållbart byggande beskriver tolv målområden som ska bidra till att ny exploatering i kommunen byggs på ett hållbart sätt, däribland indikatorer för hållbart resande, såsom att lokalisera ny bebyggelse nära kollektivtrafik och att det ska finnas trygga och tillgängliga anslutande gång- och cykelvägar.

I programarbetet för Henriksdal har följande övergripande mål tagits fram:

- ▶ En sammanhängande stadsmiljö som en naturlig del av Nacka stad
- ▶ En stadsutveckling som bygger vidare på områdets värden, till exempel vackra utblicksplatser
- ▶ En trygg, tillgänglig och levande stadsdel

Nedanstående text är ett utdrag från planbeskrivningen för Henriksdalsbacken som beskriver kommunens dokument i förhållande till planarbetet.

Översiktsplanen

Enligt Nacka kommuns översiktsplan, Hållbar framtid i Nacka från 2018, ligger planområdet inom område för tät stadsbebyggelse. Tät stadsbebyggelse beskrivs som bebyggelse med sådana funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. I översiktsplanen lyfts ett antal strategier fram för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. En av dessa är att ”skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

Kulturmiljöprogrammet

Västra delen av det nya bebyggelseområdet ligger i ett område som i Nacka kommuns kulturmiljöprogram (antaget 2011) pekats ut som ett lokalt intresse för kulturmiljövården. De karaktärsdrag som lyfts fram är framför allt bebyggelsens starka arkitektoniska uttryck med sin borgliknande karaktär, ockragula fasader och sammanhållen takfotslinje som har stor betydelse för stadsbilden och gör området till ett landmärke i landskapet. I den lilla skalan är torgets utformning och funktion som en mötesplats och entré till området ett viktigt karaktärsdrag liksom den tidstypiska trafiksepareringen.

Grönstrukturprogrammet

I Nackas grönstrukturprogram (antaget 2011) anges aktuellt planområde som en del av ett större sammanhängande naturområde, en så kallad regional grön kil. Grönstrukturprogrammet anger vidare att naturen inom planområdet bedöms ha ett kommunalt värde (klass 3) och att skogen har höga naturvärden. Området bedöms även vara av stort värde för lokal rekreation med många upplevelsevärden såsom utsiktsplatser med vidsträckta utblickar.

Detaljplaneprogram

Henriksdalsbacken ligger inom etapp 1A och 2A i programmet för Henriksdal som antogs av kommunfullmäktige i januari 2018. Området är även utpekade som lämpligt

för bebyggelse i Utvecklad Strukturplan för Nacka stad från 2016. För aktuellt område anger detaljplaneprogrammet kvartersliknande bebyggelse längs Henriksdalsbacken med u-formade kvarter som möter naturen på berget. Naturen på berget bevaras till stor del. I anslutning till naturområdet anger programmet att det kan det vara lämpligt med en förskola. Runt Henriksdalstorget föreslår programmet att ny bebyggelse utvecklas som främst inrymmer bostäder. Programmet anger även att ett högre bostadshus kan byggas här. Detaljplaneförslaget följer i huvudsak programmet men det höga hus som föreslogs i programmet har utgått och bebyggelsen har getts en utformning som innebär att mindre naturmark tas i anspråk.

2.5 Mål för den nya bebyggelsen

Den nya bebyggelsen som omfattas av markanvisningstävlingen ska ha en uttalad klimatprofil, och utvärderas utifrån klimatpåverkan under både bygg- och drifts-skede. Även boendes framtida resor ska inkluderas i utvärderingen.

Existerande statistik för resvanor hos boende i Nacka är från 2019 och finns endast på kommunnivå. Det är därför svårt att sätta mål gällande resvanor med utgångspunkt i denna statistik då nuläget för just Henriksdalsberget är osäkert.

I och med den nya tunnelbanestationen i Sickla, samt de planerade förbättringarna av Henriksdalsbergets gång- och cykelförbindelser, kommer förutsättningarna för att resa med hållbara färdsätt att förbättras. Hur mycket är dock osäkert i dagsläget.

Boendes bilkörning hamnar ofta bland de tre största utsläppsposterna för bostadsföretag. En rapport från IVL¹ beskriver hur dessa koldioxidutsläpp kan skattas beroende på beräkningens noggrannhet. Bilinnehav, körsträcka och typ av bil påverkar samtliga utsläppsnivåerna för bostäder. Dessa kan undersökas antingen utifrån schabloner och medelvärden för bilinnehav och körsträckor, eller mer ingående med hjälp av till exempel fordonsstatistik, som kan inkludera både fordonstyp och körsträckor.

Aktuell statistik över resvanor saknas för Nackas stadsdelar, samtidigt som aktuell statistik över boendes bilinnehav finns tillgänglig. Därför föreslås att bilinnehav (parkeringstal) och förutsättningar för hållbart resande som är kopplade till boendet inkluderas i utvärderingskriterierna för markanvisningstävlingen.

2.6 Utgångspunkter för parkeringstal för ny bebyggelse

Dagens bilinnehav för de boende på Henriksdalsberget är lägre än kommunens parkeringstal för området. Sannolikt beror detta till viss del på att parkeringstalet inte tar detaljerad hänsyn till närheten till Stockholms stad och den service som finns tillgänglig där, eller till det relativt goda kollektivtrafikläget.

Dagens bilinnehav (exklusive avställda bilar) kan användas som utgångspunkt vid framtagandet av ett parkeringstal för den nya bebyggelsen. Med hänsyn till den nya

¹ Scope 3 för bostadsföretag – Vägledning för beräkning och rapportering av klimatpåverkan enligt Greenhouse Gas Protocol, IVL Svenska Miljöinstitutet 2022

bebyggelsens miljöprofil och till Nacka kommuns mål om bland annat hållbart resande, i kombination med förbättrad service och kollektivtrafik i närområdet i framtiden, bedöms efterfrågan på parkering inte öka i framtiden. Dagens bilinnehav för olika lägenhetsstorlekar finns redovisat i Tabell 2-5.

Tabell 2-5 Dagens bilinnehav för boende på Henriksdalsberget uppdelat på lägenhetsstorlek.

Lägenhetsstorlek	Parkeringsstal
1 RoK	0,2
2 RoK	0,33
3 RoK	0,56
4 RoK eller större	0,82

Samnyttjande

Samnyttjande innebär att samma parkeringsplats används av olika typer av användare vid olika tider på dygnet, till exempel anställda, boende, eller besökare till boende eller serviceinrättningar. Efterfrågan på parkering är oförändrad, men parkeringsplatserna används mer effektivt och under en större del av dygnet.

Samnyttjandepotentialen är störst mellan användningsområden som överlappar varandra så lite som möjligt, till exempel parkering för kontorsanställda och besökare till service och nöjesinrättningar. Boendeparkeringsplatser har en relativt låg samnyttjandepotential då man vill säkerställa att det finns plats för många att lämna bilen hemma. Besökare till boende kommer ofta under helger och kvällar, vilket sammanfaller med när de boende själva använder sin bil. Det innebär att det i en parkeringsanläggning utan fasta platser finns möjlighet att effektivisera parkeringsytan genom att besökare och boende använder samma parkeringsplatser. Detta rekommenderas tillåtas i Henriksdalsbacken.

3. Mobilitetsåtgärder

Nacka kommun ger möjlighet att tillämpa mobilitetstjänster för att minska efterfrågan på att äga egen bil och därmed sänka parkeringstalet. I detta kapitel beskrivs vilka behov av mobilitet som boende på Henriksdalsbacken kan tänkas ha, samt vilka typer av åtgärder och tjänster som kan reducera efterfrågan på att äga egen bil.

3.1 Mobilitetsbehov

De resor som vi gör kan delas upp i olika kategorier, till exempel resor till arbete och skola, service- och inköpsresor och fritidsresor. Av dessa resor är fritidsresor den kategori som innehåller flest olika typer av resmål och som omfattar längst resor. Fritidsresor är därmed den kategori där det kan vara svårast att ersätta bilen med andra färdssätt.

3.2 Mobilitetstjänster och -åtgärder

Mobilitetstjänster och -åtgärder syftar till att påverka efterfrågan på att äga egen bil på olika sätt. Nedan beskrivs vilka typer av åtgärder som löser de olika mobilitetsbehoven.

De olika mobilitetsåtgärderna kompletterar varandra och kan lösa delar av en individs behov av resor. För att fullt ut kunna ersätta ett behov av egen bil behöver åtgärder i flera kategorier sättas samman i ett mobilitetspaket.

Mobilitet med cykel

De allra flesta cykelresor börjar och slutar vid bostaden. Därför är tillgången till funktionella och attraktiva parkeringsplatser i anslutning till bostäder viktigt för att främja cykelresandet. Framför allt handlar det om att tillgängliggöra cykeln som ett konkurrenskraftigt färdssätt till bilen. För att en hög nivå på parkeringstalen också ska få genomslag i ett ökat cykelresande måste cykelparkeringarna hålla en kvalitet som möter cyklisters förväntningar. Möjlighet till ramlåsning och väderskydd är viktiga aspekter som präglar attraktiva cykelparkeringar, samt lokalisering nära entréer och helst i markplan. En viss del av platserna ska utformas för större fordon som lastcyklar och cykelkärror. Enkla verktyg för egen service i cykelrummen underlättar underhåll. För besöksparkering med cykel är närhet till entréer huvudfokus.

Syftet med att inrätta en cykelpool är att möjliggöra att flera resor kan utföras med cykel. Cykelpoolens syfte är oftast att komplettera och uppfylla ett behov som uppstår några gånger per vecka, inte ersätta en privat cykel. Det är viktigt att ha följande aspekter i åtanke vid implementering av cykelpool:

- ▶ Bör lokaliseras nära anslutning till bostaden, centralt placerad i kvarteret, tex på innergård.
- ▶ Placeras inom skalskydd då cyklarna ofta är stöldbegärliga.
- ▶ Det behöver vara enkelt att ta ut och in ytkrävande cyklar – bredare dörr, ramp/hiss.
- ▶ Det är viktigt att ha en kombination av cyklar som möter alla boendes behov såsom elcyklar, el-lastcyklar, cykelkärria, vikecyklar och el-scootrar och andra mindre elfordon.

Mobilitet med kollektivtrafik

En flytt innebär för många en möjlighet att skaffa nya vanor. Det är ett perfekt tillfälle att erbjuda ett prova-på-kort för kollektivtrafiken eller annan motsvarande form av incitament att resa kollektivt till alla boende vid inflyttning innan de boende hunnit etablera sina vanor i området.

Digitala skärmar som visar avgångstider för kollektivtrafikhållplatser kan placeras ut på strategiskt valda platser för att dels förenkla för boende som reser kollektivt, dels för att visa på möjligheten att resa kollektivt för potentiella användare.

Minska behovet av att resa

Ett sätt att minska behovet av att resa är att öka möjligheterna till hemarbete, till exempel genom att skapa co-workingtytor i området. Här kan det finnas arbetsplatser med extra skärmar, höj- och sänkbara skrivbord och mötesrum som boende kan boka/hyra. Kan med fördel samlokaliseras med andra öppna lokaler, tex caféer eller bibliotek.

Återbruksrum där boende kan byta varor med varandra är ett sätt att bidra till en cirkulär ekonomi och samtidigt minska behovet av att resa för att inhandla varor. God tillgång till återvinningskärl för olika fraktioner såsom plast, papper, metall, glas etc. samt tillgång till grovsoprum minskar behovet av resor till återvinningscentraler som vanligen görs med egen bil.

Tillgång till leveransrum för möjlighet till hemleverans av varor innebär att vissa typer av resor inte behöver genomföras. Leveransrum eller leveransskåp kan placeras både på egen fastighet och samlat i till exempel mobilitetshus inom området.

Information och marknadsföring

Det är viktigt att redan vid marknadsföringen av bostäderna beskriva förutsättningarna gällande parkering och mobilitet. Information bör också lämnas vid försäljning/uthyrning, vid inflyttning och därefter löpande via boendekanaler, för att hålla boende uppdaterade om mobilitetsfunktionerna. Ett annat sätt att hålla frågan levande är att ordna aktiviteter med jämna mellanrum, till exempel cykelservice, demonstration av cykel- och bilpool, eller reserådgivning.

Mobilitet med bil

Bilpool är en av de mest beprövade mobilitetsåtgärderna i nyproduktion och har god potential att komplettera de boendes behov av att göra bilresor, som inte går att tillgodose med övrigt mobilitetsutbud. För att bilpooler ska upplevas attraktiva för de boende bör fordonen finnas inom 300 meters gångavstånd från bostaden. En öppen bilpoolslösning som kan nyttjas av fler än de boende i närområdet skapar bättre förutsättningar för högre nyttjande.

Ett komplement till bilpool är att möjliggöra för privat bildelning och samåkning i området. Det kan exempelvis vara att informera boende om de möjligheter som finns i närområdet, eller att via en app samordna tjänsterna.

Parkering för privata bilar bör bära sina egna kostnader, och kostnaden bör redovisas separat från andra avgifter. Genom att effektivisera bilparkering i gemensamma anläggningar kan parkering för olika funktioner samnyttja samma parkeringsplatser. Det är en fördel både för samnyttjandepotentialen och andra färdmedels relativa attraktivitet om parkeringsanläggningen ligger med ett visst gångavstånd från bostaden.

3.3 Lokalisering av mobilitetsåtgärder

I ett mobilitetshus som är gemensamt för flera bostadskvarter passar det att placera tjänster som används mer sällan och som fler boende ska dela. Passande funktioner och tjänster är:

- ▶ Bilpool
- ▶ Leveranstjänster (ej för livsmedel)
- ▶ Cykelverkstad
- ▶ Återbruksrum
- ▶ Co-working space
- ▶ Bilparkering för boende
- ▶ Besöksparkering

Mobilitetsfunktioner och -tjänster som passar bättre att lokalisera i respektive fastighet, eller på närmare avstånd till bostaden, är följande:

- ▶ Cykelparkering för boende och besökare
- ▶ Cykelpool (om antalet fastigheter som cykelpoolen ska serva inte är litet).
- ▶ Leveransskåp för matleveranser

3.4 Förutsättningar som kommun och region råder över

Vissa förutsättningar som kommer att påverka slutresultatet har kommun och region rådighet över. Exempelvis styr kommunen över vilka gång- och cykelförbindelser som förbättras och hur detta genomförs. Det kommer att påverka restiderna till och

från befintlig och ny kollektivtrafik, och kan därmed inverka på färdmedelsandelarna för resor med både gång, cykel och kollektivtrafik. Regionen styr samtidigt över kollektivtrafikutbudet som har stor påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet.

Kommunen styr över regleringen av parkering på gatumark, vilket påverkar pris-sättningen på privat parkering. I dagsläget är parkering på Henriksdalsberget (och på hela västra Sicklaön) avgiftsfri mellan kl 17 och 8 på vardagar, samt på helger, vilket innebär att en person som alltid kör bil till arbetet inte behöver betala för parkering vid bostaden i någon större utsträckning. Det finns en risk att nya boende som är vana att köra bil till arbetet väljer att fortsätta göra detta, och parkera på gatumark nattetid. Då viss gatuparkering försvinner i och med att ny bebyggelse tillkommer kan detta leda till en mer ansträngd parkeringssituation på berget, samtidigt som parkeringsanläggningarna, som bör ha avgifter som motsvarar de faktiska kostnaderna, riskerar att stå tomma.

4. Referensprojekt

I detta kapitel beskrivs tre referensprojekt där innovativa lösningar kombinerat med parkeringstal noll och projektanpassade mobilitetstjänster har tillämpats med lyckat resultat.

4.1 Det bilfria boendet Brf Viva

Brf Viva i Göteborg innehåller 132 lägenheter och färdigställdes 2019. Riksbyggen var byggherre. Det finns ingen plats för privatägda bilar i bostadsrättsföreningen. Boendet har följande mobilitetstjänster:

- ▶ Generöst dimensionerad **cykelparkering** med bland annat cykelverkstad och möjlighet till avspolning av cykel
- ▶ **Bilpool** (med 3 elbilar). Ett medlemskap i bilpool ingår i månadsavgiften (under 5 år).
- ▶ **Cykelpool** (med 4 vanliga elcyklar och 3 eldrivna lastcyklar) som är gratis att använda
- ▶ 1 lätt elfordon
- ▶ Möjlighet att köpa **kollektivtrafikbiljetter** genom en app

Vid inflyttning erbjöds de boende individuell rådgivning och bjöds in till mobilitets/introduktions-kvällar med demonstration av cykelpool och bilpool samt hur appen EC2B kunde användas för bokning av dessa. Även en mindre grupp boende med intresse för mobilitetsfrågor bjöds in till dialog för att berätta om tankar kring mobilitetstjänsten och vilka behov de hade. Användningen av mobilitetstjänsterna i Brf Viva följdes upp kontinuerligt och insatserna utvärderades, bland annat har enkätstudier till de boende genomförts. Lärdomarna från projektet var många, men en viktig sådan har varit att kombinationen av god tillgång till mobilitetstjänster och mycket informationsaktiviteter verkar ha lett till att de boende känner sig nöjda med sin mobilitetssituation trots att det inte finns någon boendeparkering i Brf Viva.

Bland de 170 vuxna med adress i Brf Viva finns 32 st. personbilar registrerade på totalt 29 bilägare (tre personer äger två personbilar). Av bilägarna är 5 kvinnor och 24 män. Medelåldern är 52 år. Av icke-bilägarna är 76 kvinnor och 65 män, medelåldern 35 år. Dessa uppgifter innehåller dock inte leasingbilar och förmånsbilar, vilket innebär att det verkliga bilinnehavet troligen är högre.

Bilinnehavet i Viva blir med dessa siffror 0,18 bilar per person. Enligt statistik från SCB var motsvarande siffra för Göteborg som helhet 0,28 bilar per person år 2018, så även om bilinnehavet i Viva är högre än väntat är det klart lägre än genomsnittet.

Fyra personer svarar att de sålt bilen i samband med att de flyttade till Viva, och ytterligare sju personer svarar att de kanske kommer att sälja bilen på sikt. De som sålt bilen eller angett att de funderar på att göra det har också blivit ombedda att ange hur viktiga olika anledningar varit för detta beslut. Det viktigaste skälet är att det upplevs som krångligt att ha bil när man inte har egen parkeringsplats i anslutning till bostaden. Även det faktum att man nu bor i ett mer centralt läge än tidigare och att mobilitetstjänsterna täcker de behov man har spelar relativt stor roll. Ekonomiska skäl framstår som mindre avgörande.

Jämför man resvanedata för boende i Brf Viva med uppgifter från den senaste resvanundersökningen som genomfördes i Göteborg (2017) blir det tydligt att resmönstret för de boende i Viva skiljer ut sig tydligt från genomsnittet för Göteborg. De boende i Viva gör bara ungefär hälften så många bilresor per dag jämfört med den genomsnittliga göteborgaren, med fyra gånger fler resor till fots och drygt dubbelt så många med cykel. Antalet resor med kollektivtrafik ligger ungefär som genomsnittet.

Statistik över vilka ärenden de olika färdmedlen används för visar att ellådcyklarna i huvudsak används för att handla och utföra andra ärenden, medan elcyklarna i huvudsak används för resor till arbete/skola, tjänsteärenden och besök hos släkt och vänner. Privata cyklar används i samma utsträckning som elcyklar för resor till arbete/skola, men i betydligt högre grad för resor till fritidsaktiviteter och i lägre grad för resor för att besöka släkt och vänner. Bilpoolsbil används för många olika ärenden. En intressant observation är att privatbil används i relativt sett mindre utsträckning för resor till arbete/skola, och mer för inhandling/shopping jämfört med bilpoolsbil. Men eftersom resorna med privatbil är betydligt fler än resorna med bilpoolsbil är det ändå vanligare att pendla till arbetet med privatbil än med bilpoolsbil.

4.2 Det bilfria boendet Xplorion

Xplorion som ligger på Södra Brunnhög i Lund innehåller 54 hyresrätter som förvaltas av LKF, Lunds Kommuns Fastighets AB. Inflyttning skedde under 2021. Parkeringstalet för fastigheten är noll, och byggnaden är utformad med särskilt goda förutsättningar för cykel, både privata cyklar och cykelpool. Xplorion har blivit utsett till årets klimatsmarta boende av Sveriges Allmännytt, samt till Årets bygge 2021 av Sveriges Byggindustri. Förutom mobilitetstjänsterna finns flera andra funktioner som minskar boendets klimatpåverkan, till exempel egenproducerad el, behovsstyrd ventilation, och flexibla planlösningar.

I fastigheten finns följande mobilitetstjänster:

- ▶ Bilpool (1 elbil)
- ▶ Cykelpool (elcyklar, ellastcyklar och cykelkärror)
- ▶ Möjlighet att köpa **kollektivtrafikbiljetter** genom en app

Byggnaden har också generös och välutformad cykelparkering med cykelverkstad.

Det första årets resultat visar att mobilitetstjänsterna har fått en bra start med en hög andel bokningar, särskilt för cyklarna i cykelpoolen. Även bilpoolen har fått en bra start, med 36 aktiverade medlemskap. I en enkätundersökning svarade 75 % av respondenterna att de skulle rekommendera boendets mobilitetstjänster till andra och ingen svarade att de skulle avråda andra från att använda dem.

4.3 Cykelkungen i Uppsala

Cykelkungen är Uppsalas första flerbostadshus byggt med p-tal 0. Projektet som ligger i Östra Sala Backe 2 km från centrum omfattar 99 hyresrätter som byggs och förvaltas av Sveafastigheter. Inflyttning skedde under vintern 2020–2021. I huset finns elbilspool, cykelpool, cykelverkstad, gym och bastu att tillgå för hyresgästerna.

Uppsala kommun utlyste en markanvisningstävling där hållbara innovationer efterfrågades. Arkitekten Cord Siegel och Sveafastigheter tog fasta på Uppsala som cykelstad och har planerat ett boende som underlättar för cykling och vardagsmotion. Projektet har höjt kunskapen och skapat nya erfarenheter under processen. Den uppföljning som genomförs bidrar till ytterligare kunskap och möjlighet till utveckling. Som framgångsfaktorer lyfter Sveafastigheter vikten av en proaktiv kommun och samarbetet med en arkitekt i framkant när det kommer till mobilitetslösningar.

I fastigheten finns följande mobilitetstjänster:

- ▶ Cykelparkeringsplatser
- ▶ Elbilspool (betalt medlemskap i 5 år)
- ▶ Kollektivtrafikkort med respott
- ▶ Cykelpool
- ▶ Cykelverkstad