



Hållbar stadstrafik, parkering och delad mobilitet

Författare: Greger Henriksson, Fredrik Johansson, Judith Kupersmidt (alla KTH) samt Trafikutredningsbyrån (vissa diagram, kvantitativa data och sammanfattning)

Innehåll:

Förord	2
Sammanfattning	3
Parkering och hållbar stadstrafik - bakgrund	6
Syfte	7
Fallstudier av två bostadskvarter	8
<i>Huset i Haninge – Brf Blicken</i>	8
<i>Huset i Älvsjö – Brf On Track</i>	9
Tidigare forskning kring parkering i städer	10
Metoder och begrepp	11
<i>Kvalitativa intervjuer</i>	11
<i>Enkät</i>	11
<i>Data kring fordonsinnehav</i>	12
<i>Bokningsstatistik för fordonspooler</i>	12
<i>Parkeringsinventering</i>	13
<i>Analys</i>	13
Bil innehav	13
<i>Personporträtt I:</i>	14
Sofies familj flyttade från radhuset och sålde en av sina bilar	14
Bosse och Kåre, pensionärer som gjorde sig av med bilen i samband med flytten	15
Mia skaffade ingen ny bil när leasingkontraktet löpte ut	16
'Annikas, Mariannes och Johannes' bilinnehav ändrades med ändrade familjeförhållanden	16
'George och Gusten' skaffade bil under pandemin	18
<i>Bil innehav i siffror</i>	19

Parkering	21
<i>Personporträtt II:</i>	21
Parkeringsmöjligheter för informanter utan hyrd parkeringsplats.....	21
Cykelparkering.....	22
Bilpool	24
<i>Personporträtt III:</i>	28
'Isa': "Det finns nästan inga nackdelar med bilpool, förutom att man måste anpassa sig lite"	28
'Mia': "När mamma och pappa behöver hjälp kan jag använda bilpoolen"	29
Transport av stora saker - så använder 'Isabelle' bilpoolen	29
När egna bilen är borta - så använder 'Olga' bilpool	29
När ingen pool-bil finns tillgänglig.....	29
<i>Cykelpool</i>	30
'Zelda' använde lådcykeln för att skjutsa dottern som tyckte det var helt underbart.....	31
"Jag tycker det har varit lite av en besvikelse" – Malins syn på cykelpoolen.....	31
Resvanor och färdmedelsval	32
<i>Personporträtt IV:</i>	33
'Robert och Olga' - multimodala resenärer	33
Vanebilisten 'Pernilla'	34
Covid 19-pandemin - så påverkades 'Malins' resvanor	34
Diskussion och slutsatser	35
<i>Hur boende parkerar och hur utbudet av parkering påverkar bilinnehav</i>	35
<i>Hur användningen av fordonspooler utvecklas</i>	36
<i>Färdmedelsval och bilinnehav</i>	39
<i>Reflektion kring studiens utvärderingsmetoder</i>	40
<i>Rekommendationer beträffande flexibla parkeringstal och delad mobilitet</i>	41
Referenser	42

Förord

Forskningsprojektet har letts och utförts av KTH tillsammans med Trafikutredningsbyrån AB. Som samtalspartners och leverantörer av egna data har Haninge kommun samt Stockholms stad bidragit, liksom mobilitetsleverantörerna OurGreenCar och Sunfleet. Övriga som deltagit i referensgrupp, workshops, nationell konferens med mera är ett stort antal kommuner, flera större konsultföretag inom samhällsbyggnad, branschorganisationer inom trafik och parkering med flera. Projektet har i praktiken pågått från 2019 till 2024, och de två fallstudiehusen studerades även i ett föregående projekt, Innovativ Parkering (finansierat av VINNOVA). Vi tackar Trafikverket som har finansierat projektet, samt vår referensgrupp, tjänstemän från kommuner med flera, som bidragit med värdefull kunskap och viktiga frågeställningar.

Sammanfattning

Det kommunerna kallar för gröna eller flexibla parkeringstal (FP) är att mobilitetstjänster införs i nybyggda flerfamiljshus för att kompensera för lägre antal p-platser per lägenhet än vad som traditionellt har tillämpats, vilket oftast varit en p-plats per lägenhet (på fastighetens tomt eller i dess garage). Mobilitetstjänster som använts är bilpool, cykelpool, fastighetsnära leveransboxar, personlig mobilitets-coachning, rabatter på hyrbil och taxi samt gratis kollektivtrafikkort – t ex under ett år från inflyttning om man avstår från (att köa till) p-plats. Bilpooler är bland dessa den tjänst som förefaller ha störst potential att på kort sikt ersätta privata bilar och minska behovet av parkering samt oftast och mest långvarigt använts vid hus som byggts med flexibla parkeringstal. Den specifika utmaningen gäller därmed hur privatbilism i anslutning till flerfamiljshus i storstäder kan minska med hjälp av lägre parkeringsutbud i kombination med att fastighetsägarna tillhandahåller bilpooler. Utöver detta såg vi behov av forskning kring FP och mobilitetstjänster i nybyggda flerbostadshus av följande tre skäl. Det första är att även om frågan är viktig för städers sociala och ekologiska hållbarhet saknar kommuner ofta tillräckliga resurser att själva ta fram kunskap, och även mobilitets-leverantörerna behöver kunskapsstöd. Det andra var att det först från och med 2020-talets ingång som det har funnits sådana hus i fler svenska städer än Stockholm, Göteborg och Malmö (och även i dessa storstäder tillkommer kontinuerligt ytterligare bostadshus med flexibla p-tal). Det tredje skälet är att det fåtal tidigare vetenskapliga utvärderingar som gjorts (se avsnittet - *bakgrund* nedan för referenser) omfattar relativt få bostadshus/lägenheter i storstäderna, och de utförda studierna saknar vissa typer av data, t ex dataserier över bilinnehav och parkeringsbeläggning över flera år, samt kvalitativa data kring hur och varför resmönster och bilpooler förändrats på flera års sikt. Projektet har därför utvidgat forskningen kring flexibla parkeringstal med dessa typer av data och genom att studera två bostadshus över längre tid än fem år, samt jämföra dessa med en handfull andra hus i flera svenska städer.

Vår utvärdering omfattar såväl boende som flyttade in i de då nybyggda lägenheterna ca 2017–2020, aktörer som då inrättade fordonspooler och andra mobilitetstjänster samt parkeringsutbudet i och kring fastigheterna. När det gäller bilpooler har vi i detalj studerat betydelsen av olika modeller för dessa, till exempel om bilarna varit eldrivna eller ej samt om bilpoolerna varit tillgängliga endast för de boende i fastigheten eller även för boende i närområdet (s.k. öppna bilpooler).

Våra viktigaste resultat gäller hur processen ser ut för att upprätthålla bilpooler i hus med s.k. flexibla parkeringstal samt utveckla nya resmönster bland invånarna. Vi har bland annat funnit att den tid som behövs för att utveckla och stabilisera bilpoolerna respektive resmönstren uppgår till minst ett par år. Vi har även tagit fram nyckeltal (indikatorer) på förändrade resmönster och har kunnat visa att bilpooler, om införandet och vidmakthållandet är lyckosamt, har en tydlig potential att ersätta privata fordon och minska behovet av parkering. Men vi fann även att bilpoolerna riskerar att försvinna efter den initiala femårsperioden, vilket den gjorde i ett av de två husen (Älvsjö), medan däremot bilpoolen i det andra huset (Haninge) verkar stabilt leva vidare. När vi jämför med ytterligare en handfull bostadsprojekt som vi studerat inom ett näraliggande projekt¹ föreföll chansen vara större att bilpoolerna skulle fortleva i de bostadsprojekt som var hyresfastigheter.

Genom att koppla de kvantitativa indikatorerna på förändrade resmönster till införandet av mobilitetstjänster till intervjuer med invånarna samt bilpools- och byggaktörer beskriver vi

¹ Kunskapsbyggande för mobilitetstjänster och flexibla parkeringstal vid bostäder (2020–2024, finansiär Energimyndigheten)

även förändringsprocesserna kvalitativt och i detalj. Det är den sistnämnda, kvalitativa beskrivningen som är projektets huvudresultat. Och genom att jämföra detta med våra kvantitativa data har vi visat att det lägre antalet parkeringsplatser har bidragit till ett lägre bilinnehav i bägge bostadsrättsföreningarna. Samtidigt finns det kring bägge de studerade husen gott om lediga parkeringsplatser i området som kan användas av envar, inklusive boende i de två Brf:erna. För att ytterligare bidra till ett lägre bilinnehav skulle även utbud av parkering i närområdet kunna begränsas.

Rapportens beskrivning av processerna bakom förändrade resvanor respektive fordonspoolers fortbestånd kan ge en grund åt involverade aktörer i att utveckla och förbättra inrättandet av flexibla parkeringstal och bilpooler i en nära framtid. Exempel på förbättringar är att skapa kommunala tillämpningar av flexibla parkeringstal och bilpooler som är anpassade till var och en av tre olika typer av fastighetsägare:

- a) kommunala samt stora, privata bostadsbolag
- b) bostadsrättsföreningar
- c) små bostadsföretag

Ett förslag för att åtgärda detta är att erbjuda bostadsrättsföreningar särskilda typer av samverkan eller ekonomisk ansvarsfördelning för att vilja och kunna upprätthålla bilpoolerna, eftersom dessa i dagsläget är en viktig förutsättning för det lägre antalet p-platser och förväntade lägre genomsnittliga innehavet av privatbilar.

Vi diskuterar hur flexibla parkeringstal har betydande potential att bidra till ett transport- och energieffektivt samhälle. Klimatförändringarna påverkas starkt av vårt transportmönster och Sveriges riksdag har antagit ett klimatmål med nollutsläpp av koldioxid 2045 och ett sektorsmål för inhemska transporter (-70 % 2010–2030). Det är 6 år till 2030 och drygt 20 år kvar till 2045. När åtgärder för att förändra varu- och persontransporter genomförs påverkar det behovet av parkeringar. Det är avgörande att bostäder planeras och byggs med hållbart utbud av parkering, eftersom husen står kvar 80 år eller mer. Att fortsätta bygga med konventionella p-tal bidrar till att konservera rådande transportmönster. Tillverkning av nya fordon är en betydande faktor, som kan påverkas genom parkeringstalen i städer. En faktor av något mindre men fortfarande betydande påverkan på energianvändning och boendemiljö är anläggande av garage under bostadshus. Generellt har det saknats kunskap om samband mellan transporteffektivitet och specifik parkeringspolicy vilket vår studie kunnat belysa till en viss grad. Vi diskuterar även effekterna på parkeringssituationen i närområdet till hus byggda med flexibla p-tal samt berör frågan om fördelningseffekter och jämställdhet, dvs. hur olika grupper påverkas av flexibla parkeringstal samt inrättandet av bilpooler (män/kvinnor, olika inkomstgrupper etc.).

För att sammanfatta ovanstående, visar våra data från husen att bilpooler har potential att ersätta privat bilägande, vilket minskar efterfrågan på parkeringsplatser och främjar hållbart resande. Dock krävs noggrann planering och långsiktigt stöd för att lyckas. Det ena huset (i Haninge) bör ses som ett framgångsrikt exempel med en långsiktigt fungerande bilpool, medan bilpoolen däremot upphörde i det andra huset (i Älvsjö) efter det att byggaktörens subvention av tjänsten avslutats. Cykelpoolerna stötte på fler utmaningar än bilpoolerna, bland annat med stulna cyklar, vilket pekar på behovet av förbättrad säkerhet och underhåll. Vi vill även poängtera att de boendes användning av tjänsterna steg gradvis under ett par år efter inflyttning, efterhand som de vände sig vid hur delad mobilitet kunde fungera för dem.

Slutligen visar studien på sex vägval för att etablera framgångsrika bil- och cykelpooler i stadsplanering, vägval där mobilitetstjänsterna bör anpassas efter platsers unika förutsättningar:

1. Öppen eller sluten bilpool

Ett val är om bil- och cykelpoolen ska vara exklusiv för de boende eller öppen även för andra i närområdet. Öppna pooler kan öka total användning. En sluten bilpool för boende kan ge större trygghet, bättre tillgänglighet till bilar och är även kopplat till att bostadsrättsföreningar har större förmåga att förlänga tjänsten.

2. Lokalisering av fordon och cyklar

Placeringen av bil- och cykelpooler påverkar hur bekvämt det är för boende att använda dem. Att kombinera närhet, synlighet och stöldskydd för cykelpooler kan vara en betydande utmaning. Finns bilpool och lådcykel närmare än parkering för privatägda bilar kan det vara ett argument för boende att ersätta bilägande.

3. Underhåll och säkerhetsåtgärder för cykelpooler

Cykelpooler är särskilt känsliga för stöld och slitage. Här behöver man välja säkerhetsåtgärder samt avtala om kontinuerlig tillsyn och underhåll.

4. Typ och mix av fordon i bilpoolen

Ska bilpoolen ha fordon som medger låga timpriser eller premiumbilar? Ett lågt pris för bilpool (och högt pris för parkering för privata bilar) ger mycket större bilpoolsanvändning. Prisbilden påverkar boendes inställning till att avstå från egen bil.

5. Kommunikation med och engagemang bland de boende

För att öka användningen kan kommuner, tillsammans med fastighetsägare, erbjuda information och demonstrationer av mobilitetstjänster. Möten med mobilitetscoacher kan underlätta övergången till hållbart resande. I intervjuerna framgår att boende innan flytt inspirerats av byggaktörens reklam. Rätt kommunikation tidigt kan vara en del i att boende gör sig av med egen bil och övergår till delad mobilitet.

6. Parkering i närområdet

Intervjuade som gjort sig av med egen bil anger i flera fall att de tröttnat på att leta efter parkering på gator i närområdet efter det att de gjort sig av med eller inte fått tillgång till egen parkeringsplats på egna fastigheten. För högt pris på privat parkering anger intervjuade också som ett av flera skäl att bilpool är en bättre lösning för just dem.

Nästan alla större tillväxtkommuner har sedan forskning för tio år sedan rekommenderade det övergått till parkeringstal med någon grad av flexibilitet. I till exempel huset i Haninge färdigställt år 2018 har flera tusen bilpoolsresor genomförts kontinuerligt under mer än sex år. Genom att införa flexibla parkeringstal och satsa på mobilitetstjänster kan kommuner främja en hållbar stadsutveckling och minska klimatpåverkan.

Parkering och hållbar stadstrafik - bakgrund

Hur städer är byggda hänger nära samman med resmönstren som finns där. Hållbar utveckling av persontransporter handlar därför till stor del om att bygga, och använda bebyggelsen, ändamålsenligt även i förhållande till hållbarhetsmålen. I denna rapport ligger fokus på hur utbudet vid bostäder av parkering, kollektivtrafik, bilpooler samt låne- och hyrcyklar (s.k. delad mobilitet) påverkar resvanor. Syftet är att pröva metoder för att undersöka denna påverkan. En möjlig, och ur flera aspekter önskvärd, utveckling är att lägre utbud av parkering och högre utbud av kollektivtrafik och delad mobilitet kan ge minskat resande med egen bil samt minskad miljöbelastning.

I Sverige ställer kommuner sedan länge krav på att ett visst antal parkeringsplatser byggs på tomtmarken när nya bostäder byggs. Kravet har ofta varit minst en p-plats per lägenhet, dvs parkeringstal 1,0. Syftet med krav på ett lägsta antal p-platser per lägenhet (s k miniminormer) är att säkerställa att det finns tillräckligt med bilparkering i anslutning till fastigheten, så att inte alltför många bilar behöver parkeras på gatan. Samtidigt finns det forskning som tyder på att omfattande nybyggnation av p-platser (t ex vid parkeringstal 1,0) utöver ökade markanspråk och byggkostnader i sig stimulerar högt bilinnehav. Ett annat problem är att krav på höga p-tal inte alltid anpassas efter tillgång på parkering i området och storleken på avgifterna för denna (tex i Stockholm). Detta innebär att det exempelvis kan finnas gott om lediga (och ibland avgiftsfria) parkeringsplatser i ett område, samtidigt som kommunen ställer krav på att det ska byggas nya parkeringsplatser. Det är inte säkert att boende väljer att hyra en parkeringsplats i fastigheten om det är gratis eller billigare att parkera på gatan, vilket tidigare studier visat (Kupersmidt och Henriksson 2014; Johansson et al., 2019; Smith et al., 2019).

På senare år har flera svenska kommuner (bl a Malmö, Göteborg, Eskilstuna, Uppsala, Stockholm) ändrat sina parkeringsnormer. Istället för miniminormer har de nu så kallade flexibla (eller gröna) parkeringstal, där en mer specifik bedömning görs av hur många parkeringsplatser som behöver byggas, baserat på faktorer som läge, utbud av kollektivtrafik, närhet till centrum etc. (se tex Stockholm stad, 2015). Flera kommuner har även öppnat för att s k mobilitetstjänster (tex en bilpool) ytterligare kan sänka antalet parkeringsplatser som behöver byggas. Boverket gav nyligen ut en vägledning till kommuner som vill arbeta med flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster (Boverket, 2018). Vägledningen innebär att det nya angreppssättet på parkering har tydlig förankring i Plan- och Bygglagen (PBL). En utredning från 2021 föreslår att kommuner ska få möjlighet att även ställa krav på mobilitetstjänster i samband med bygglov (SOU, 2021). Dessa förändringar kommer sannolikt att bidra till att fler kommuner kommer börja tillämpa flexibla parkeringstal, vilket ökar behovet av kunskap om effektsamband inom området. Även enligt en muntlig presentation inom forskningsprojektet KomPark är bristen på kunskap om effekterna av flexibla parkeringstal den främsta orsaken till att flexibla parkeringstal inte tillämpas (för länk till projektets hemsida, se Sprei, 2022). Kunskapsbrist hänger även samman med att det fåtal vetenskapliga utvärderingar som gjort i Sverige (Johansson et al. 2019; Smith et al. 2019; Antonson et al. 2017) inte täcker in samtliga följder av att tillämpa flexibla parkeringstal.

I den här rapporten redovisas resultat från en uppföljning av resvanor, mobilitetspraktiker och fordonsinnehav i två flerbostadshus, Brf Blicken och Brf On Track, som getts bygglov och byggts med flexibla parkeringstal som förutsättning. Detta innebär att antalet bilparkeringsplatser är färre än tidigare och hushållen som bor i fastigheterna har tillgång till mobilitetstjänster (som cykel- och bilpool). Flerbostadshuset har följts från planeringsskedet till inflyttning (i forskningsprojektet Innovativa parkerings- och mobilitetslösningar i

klimateffektstadsstäder), samt några år efter inflyttning (i det pågående forskningsprojektet Flex P – Långsiktig uppföljning av flexibla parkeringstal, finansierat av Trafikverket).

Tidigare utvärderingar inom Innovativ parkering visar hur boende i Brf Blicken och Brf On Track reste innan de flyttade, samt när de precis hade flyttat till de nya bostäderna (1–10 månader efter inflyttning). Studierna inom Innovativ parkering kunde därmed inte säga något om de långsiktiga effekterna på bilinnehav och resvanor. De långsiktiga effekterna bedöms dock kunna vara betydande och därför viktiga att utvärdera. Gradvis ökning eller minskning av innehav av egen bil respektive användning av mobilitetstjänster är särskilt intressanta att undersöka över tid. Intervjuerna inom ramen för Innovativ Parkering tyder exempelvis på att flera personer funderade på att göra sig av med bilen när de flyttade till den nya bostaden, men de kände sig osäkra på mobilitetstjänsterna och tog därför med sig bilen till den nya bostaden för att se hur mobilitetstjänsterna skulle fungera i praktiken, för att senare fatta beslut om att ha kvar bilen eller ej. Särskilt bilpool skulle kunna bidra till att ersätta egen bil för den här gruppen. Vidare ser vi i utvärderingen från Innovativ parkering att merparten av dem som använt bilpool inte har någon egen bil, och att andelen med egen bil som testat bilpool är låg i jämförelse. Vi har dock indikationer på att personer med egen bil som har testat bilpool planerar att göra sig av med den egna bilen. Huruvida de gör det eller inte på längre sikt menar vi behöver utvärderas. När det gäller gruppen hushåll utan bil skulle färre parkeringsplatser i kombination med välfungerande och relativt kompletta mobilitetstjänster kunna bidra till att dessa hushåll väljer att inte ha bil även i senare livsfaser.

De möjliga vägar till att inte ha egen bil vi beskrivit ovan, skulle kunna bidra till att bilinnehavet i hela bostadsområden minskar kontinuerligt under flera år efter det att mobilitetstjänster införts i kombination med att p-platser blivit färre och/eller dyrare. Å andra sidan finns det faktorer som kan minska effekterna av denna typ av åtgärder över tid.

Syfte

Denna rapport visar vilka metoder som kan användas för att utvärdera resmönster som uppstår efter inflyttning i bostadsbyggnadsprojekt med s k flexibla parkeringstal. I detta ingår att diskutera hur metoderna kan göras tillförlitliga och användbara. Ett andra, underordnat, syfte är att redovisa resultat från utvärderingar av två bostadsprojekt. Hur har de som flyttat in i husen anpassat sina resmönster och fordonsinnehav?

Vi har fokuserat rapporten kring resmönster bland hushåll som flyttat till, och under flera år bott kvar i, de två flerbostadshusen med Brf On Track (Älvsjö) och Brf Blicken (Haninge). Metoderna som använts för dessa två hus är avsedda att utvecklas för att kunna användas av kommuner och andra aktörer i planering för ett hållbart transportsystem och samhälle.

De specifika frågor vi söker svar på är främst:

- Hur förändras bilinnehav och färdmedelsval bland boende i fastigheter med flexibla parkeringstal, där antalet bilparkeringsplatser begränsas samtidigt som andra mobilitetstjänster erbjuds?
- Hur utvecklas bilpools- och cykelpoolsanvändning när dessa tjänster erbjuds? Växer och sprids användningen med tiden?

Studiens användbarhet för samhällsplanering är tänkt att stärkas genom att vi i vårt forskningsprojekt, i samråd med bostadsbolagen, kommunerna och leverantörerna av fordonspooler i detta projekt tar fram en s k utvärderingsspecifikation. Det som specificeras i

den är såväl vad som behöver utvärderas som med vilka metoder kommuner och konsulter m fl kan göra detta. Utvärderingsfrågorna och metoderna ska kunna tillämpas på olika bostadsbyggnadsprojekt. Specifikationen ska även kunna vara en hjälp för kommuner att ställa utvärderingskrav på byggaktörer. Utvärderingen bör kunna utföras på åtminstone två olika nivåer; en mer grundläggande och en mer utförlig. Detta för att kunna anpassa utvärderingen efter tillgängliga resurser.

Specifikationen är tänkt att innehålla anvisningar för hur ett antal nyckeltal som är jämförbara med andra bostadsprojekt kan tas fram. Nyckeltalen ska vara mätvärden för:

- bostadshusets/bostadsområdets läge
- utbud, byggkostnader och avgifter för parkering,
- utbud av kollektivtrafik och mobilitetstjänster, i synnerhet fordonspooler

Nyckeltal som är rimliga att ta fram, även för aktörer som inte har så stora resurser, blir i allmänhet inte uttömmande, utan är snarare utgångspunkter för beskrivningar och diskussioner. Därför anger vår utvärderingsspecifikation även hur sådana beskrivningar kan göras, t ex för den administrativa processen. Det handlar då om att beskriva plan- och tillståndsprocessen, valet av parkeringstal, upphandling av och kontrakt för eventuella mobilitetstjänster, samt en tidslinje för när inflyttning i bostäderna sker samt när parkeringar och mobilitetstjänster tas i och ur drift. De tre forskningsfrågorna i stycket närmast ovan är exempel på utgångspunkter för hur mer ambitiösa utvärderingar kan skapa beskrivningar av tex sociala processer bland invånarna och koppla dessa till nyckeltalen. Denna rapport är tänkt att ge inspiration till hur såväl nyckeltal som beskrivningar kan tas fram.

Fallstudier av två bostadskvarter

Flerbostadshuset som studeras i den här rapporten är Brf Blicken, som planerats och byggts av Riksbyggen och Brf On Track, som planerats och byggts av Bonava. Bostadsrättsföreningarna valdes ut inom ramen för forskningsprojektet Innovativ Parkering (se Markstedt och Johansson, 2014 för en mer utförlig beskrivning av urvalsprocessen). Kriterierna var att föreningarna skulle ligga i bra kollektivtrafiklägen, som kan skapa förutsättningar för att leva utan egen bil, samt att de skulle ligga i rätt fas tidsmässigt för att kunna följas under plan- och byggprocess, inflyttning, samt en tid därefter. För byggherrar och kommuner skulle det därmed vara möjligt att anpassa parkeringstillgång och mobilitetstjänster även på forskningsmässig grund. Nedan ges en kort beskrivning av bostadsrättsföreningarna och vilka parkeringslösningar och mobilitetstjänster som erbjuds/erbjöds.

Huset i Haninge – Brf Blicken

Brf Blicken är den första etappen i ett större stadsutvecklingsprojekt (Haningeterrassen med ca 600 lägenheter) i Haninge kommun. Föreningen har 87 lägenheter med genomsnittlig lägenhetsstorlek (2:or – 5:or). Fastigheten byggs ovanpå en busstation och ligger precis intill pendeltågsstationen Handen. Det är därmed mycket bra utbud av kollektivtrafik, och det tar ca 20-25 minuter att resa in till centrala Stockholm med pendeltåget. Brf Blicken ligger också på gångavstånd till Haninge centrum med ett stort utbud av service.

Eftersom Brf Blicken byggs ovanpå en bussterminal är det inte möjligt att bygga underjordiska garage under varje bostadshus. Istället samlas all parkering för hela Haningeterrassen i en gemensam parkeringsanläggning. Parkeringsanläggningen var inte

färdig vid inflyttningen i september 2018, utan hushållen i Brf Blicken hade i början tillgång till en provisorisk ytparkering med 40 parkeringsplatser (p-avgift 500 kr/mån). I december 2019 blev parkeringsanläggningen färdig och p-avgiften blev där 1000 kr/mån). En utmaning för Riksbyggen och Haningeterrassen är att det inte finns utrymme för fler parkeringsplatser på fastigheten. Om efterfrågan på parkering i de tidigare etapperna är för hög finns det en risk att de sista etapperna i Haningeterrassen inte går att bygga.

I Blicken finns följande mobilitetsmöjligheter:

- En elbilspool med två bilar endast för boende i Brf Blicken, subventionerad av byggaktören och där boende betalar en timavgift vid användning (vid inflyttning 69 kr/tim, fn 49 kr/tim). Tillhandahålls av OurGreenCar. Medlemskapet ingår i avgiften tom slutet av år 2023.
- En cykelpool med två elcyklar och två elektriska lastcyklar finansierad av byggaktören (fr.o.m. maj år 2019). Cyklarna blev stulna år 2020 och har inte ersatts, vilket innebär att det inte längre finns någon cykelpool i fastigheten. Cykelpoolen är gratis i tre timmar per dag och sedan kostar det 10 kr per timme.
- Ett fritt månadskort (eller reskassa med motsvarande belopp) på kollektivtrafiken.
- Möte med en utbildad resecoach som svarar på de boendes frågor om tjänsterna och hjälper boende komma igång.
- Mobilitetskväll med möjlighet att prova poolbilar och cyklar, träffa taxi, hyrbilsleverantörer och resecoach m m.
- Prova-på-erbjudande med rabatt på taxi och hyrbilar.

Huset i Älvsjö – Brf On Track

Brf On Track är en bostadsrättsförening med 157 små lägenheter (1:or – 3:or) som byggdes av Bonava i Älvsjö. Bonava marknadsförde lägenheterna till unga vuxna som skulle köpa sin första lägenhet. Lägenheterna ligger några hundra meter från pendeltågsstationen och det är gångavstånd till Älvsjö centrum där det finns utbud av service samt en bussterminal. Kollektivtrafikutbudet är mycket bra och det tar ca 10 minuter att resa in till centrala Stockholm med pendeltåg.

Brf On Track byggdes i etapper och inflyttning var mellan december 2017 och september 2018. Brf On Track har totalt 38 parkeringsplatser, varav 15 är i garage under huset och 23 är ytparkering längs pendeltågsspåret. Under de tidigare etapperna (dec 2017 – sept 2018) fanns enbart garageplatserna. Ytparkeringen blev klar först i september 2018. Parkering i garage kostar 1200 kr/mån och parkering på tomtmark 600 kr/mån.

Följande mobilitetstjänster erbjuds/erbjöds i Brf On Track:

- Bilpool med två bilar (en bil före sept. 2018, sedan två bilar) som initialt tillhandahölls av Sunfleet, och sedan 23 september 2019 av M. Bilarna var parkerade i garaget före september 2018 och flyttades sedan ut till tomtparkeringen. Medlemskap i M ingår i avgiften under 5 år. Abonnemanget lagom ingick för boende i On Track (priset per timme var 110 kr med 300 fria km).

- Cykelpool med 2 elcyklar (av typen Rawbike) och 1 ellådcykel. Det kostade 10 kr/tim. att hyra cyklarna. Cyklarna i cykelpoolen har blivit stulna 2019 och har inte ersatts. Det finns inte längre någon cykelpool i föreningen.
- Ett gratis årskort med SL till hushåll som inte hyr eller står i kö till parkering. Erbjudandet gick enbart till förstagångsköparna.

Tidigare forskning kring parkering i städer

Sverige har sedan 1950-talet använt miniminormer för bilparkering (Lundin, 2008), vilket innebär att kommuner kräver att byggaktörer ska bygga ett minimum av parkeringsplatser för att få bygglov. Miniminormerna importerades ursprungligen från USA, och syftet var att skapa tillräckligt med plats åt en växande bilflotta och normerna tog i början höjd för ett förväntat växande bilnehav (Lundin, 2008).

På senare år har miniminormer kritiserats av en växande skara akademiker och praktiker. Miniminormerna kritiseras bland annat för att bidra till ökat bilnehav (tex Millard-Ball et al., 2020; Christiansen et al., 2017; Weinberger, 2012; Guo, 2013a; Guo, 2013b; Manville, 2013). Miniminormerna kritiseras även för att leda till att parkering subventioneras av dem som inte hyr en parkeringsplats. När kommunen kräver att ett visst antal parkeringsplatser tillhandahålls utan att ta hänsyn till utbud av, eller avgiftsnivån på, parkering i området, är det svårt för fastighetsägarna att ta ut parkeringsavgifter som är tillräckligt höga för att täcka drifts- och byggkostnaderna. Envall m.fl. (2014) visar exempelvis att parkeringsavgifterna endast täcker omkring 50% av de totala kostnaderna för parkering i Stockholm. Andersson m.fl. (2016) visar i en analys av södra Stockholm att subventionen av parkering genom parkeringsnormen leder till 300 kr i högre hyra per månad. Lägre parkeringsavgifter och ett större utbud av parkering leder till att det är billigare och enklare att äga en bil (jämfört med om utbudet hade varit mindre och kostnaden högre). Detta leder, enligt litteraturen, till att bilinnehavet ökar. Det kan exempelvis ske genom att billiga parkeringsplatser används åt avställda bilar eller genom att det är attraktivare för dem som använder bil sällan att äga en egen bil istället för att exempelvis hyra bil eller vara medlem i en bilpool. De flesta studier är kvantitativa och försöker hitta korrelationer mellan olika variabler. Exempelvis visar Millard-Ball et al, (2020) att det finns en tydlig korrelation mellan utbud av parkeringsplatser och bilnehav.

En annan kritik mot miniminormer för parkering är att kraven kan leda till ökade byggkostnader och därmed kan försvåra byggandet av nya lägenheter. Argumentet är att det är dyrt att anlägga parkering (särskilt i garage under jord) och i vissa fall kan kostnaderna för parkering dimensionera hur många lägenheter som byggs i fastigheten, exempelvis om fler lägenheter skulle innebära att ytterligare ett plan med garageplatser skulle behöva byggas (Shoup, 1997; Andersson et al, 2016). Om parkering istället byggs över jord leder det till ökad markanvändning och mer hårdgjord yta (Fastighetsägarna et al, 2020; Marsden, 2014). Detta ökar i sin tur risken för översvämning samt påverkar stadens attraktivitet (Schreine et al 2008).

Det finns mindre forskning om hur mobilitetstjänster påverkar bilnehav och boendes tillgänglighet, vilket är något som vi kommer att behandla nedan.

Metoder och begrepp

Forskningen som presenteras i den här rapporten är tvärvetenskaplig och en fallstudiemetodik har använts. Bostadsrättsföreningarna On Track och Blicken har följts över tid. Forskningen kan sammanfattas i följande steg:

- Urval av bostadsrättsföreningar och utformning av mobilitetstjänster
- Utvärdering före inflyttning till lägenheterna
- Utvärdering inom ett år efter inflyttning
- Långtidsutvärdering några år efter inflyttning

Att följa bostadsrättsföreningarna över tid gör det möjligt att få god insikt i planeringsprocessen och i hur boendes mobilitetsvanor formas över tiden. Forskningen bygger på en kombination av kvalitativa och kvantitativa data. Varje datakälla beskrivs mer ingående nedan.

Kvalitativa intervjuer

Semistrukturerade intervjuer har genomförts med boenden vid tre tillfällen; innan de flyttade in, inom ett år efter inflyttning samt ca tre år efter inflyttning. Metoden gör det möjligt att följa individer över tid och på så sätt få en god insyn i hur deras resvanor och mobilitetsvanor förändras över tid. Informanterna har valts ut för att skildra olika företeelser och inte för att få statistisk signifikans (till exempel hushåll som äger/inte äger bil, som har använt/inte använt mobilitetstjänster samt med olika sociodemografisk bakgrund). Några informanter har intervjuats en gång, andra två eller tre gånger.

Totalt sett har 60 semistrukturerade intervjuer gjorts, varav 22 den senaste intervjuomgången (2021). Samtliga intervjuer har spelats in och transkriberats. Informanterna har fått fiktiva namn här i rapporten.

Enkät

En enkät med sociodemografiska frågor och frågor om resvanor, färdmedelsval, fordonsinnehav, användande av mobilitetstjänster har skickats ut till alla som hade köpt en lägenhet i de studerade kvarteren vid tre tillfällen (2017, 2018 och 2020). I enkäterna år 2017 och 2018 kunde vi göra en panel där vi följde samma personer över tid. I enkäten år 2020 hade vi inte längre tillgång till information om vem som svarat på enkäten och kunde därmed inte längre jämföra individuella svar över tid. Enkäten skickades i tre omgångar: en innan de flyttade in i de nya lägenheterna (förundersökning, hösten 2017), en inom ett år efter inflyttning (hösten 2018) och en några år senare den andra när de bodde där (hösten 2020). Alla tre enkäterna gjordes vid samma tid på året (oktober/november, 2017, 2018 och 2020) för att öka resultatens jämförbarhet.

De huvudsakliga områdena för frågorna i enkäten var fordonsägande, parkering och resmönster (d v s de färdmedel som användes under dagen och veckan före undersökningen) före och efter flytt till lägenheterna samt att bedöma de förändringar som skett. Vi ställde även bakgrundsfrågor kring bl a ålder, kön, inkomst och hushållens sammansättning. Dessa frågor, samt en specifik fråga om man kunde tänka sig delta i en muntlig intervju, hade även till syfte att välja ut informanter för intervjuerna.

Frågorna angående resmönster var i form av en resedagbok. Respondenterna ombads att rapportera de resor de gjort och att fylla i de färdmedel som använts varje dag under föregående vecka. Frågor ställdes också om tillgång till bilar och fungerande cyklar och hur de hade tillgång till bil (tex privata, företags- eller bilpoolsbilar).

Enkäterna efter inflyttning (2018 och 2020) innehöll frågor specifikt om de mobilitetstjänster som tillhandahållits i de två bostadskvarteren. Frågorna om mobilitetstjänsterna gällde om respondenterna kände till dem och i vilken utsträckning de använt dem och av vilka skäl.

Så här såg svarsfrekvensen för enkäten ut:

- Före-enkät 2017: 26 av 85 hushåll besvarade enkäten i Brf Blicken (Haninge) och 70 av 157 hushåll i Brf On Track (Älvsjö).
- Efter-enkät 2018: 40 av 85 hushåll besvarade efterenkäten i Brf Blicken och 87 av 157 hushåll i Brf On Track.
- Samma 14 av 85 hushåll besvarade både före-enkäten 2017 och efter-enkäten 2018 i Brf Blicken, och samma 32 av 157 hushåll i Brf On Track.
- Långtidsuppföljnings-enkät 2021: 41 av 85 hushåll besvarade efterenkäten i Brf Blicken och 50 av 157 hushåll i Brf On Track.

För att kvalitetssäkra uppgifterna från enkäterna om bilinnehav jämförs uppgifterna med uppgifter över bilinnehav från Transportstyrelsen. Dessa uppgifter avser samtliga fordon (privatägda eller förmånsbilar) som är registrerade på boende på adresserna i de två undersökta bostadsrättsföreningarna. Privatleasade bilar ingår i statistiken. För en privatleasad bil är privatpersonen registrerad ägare för bilen, även om det är leasinggivaren som äger den juridiskt. Det syns genom att fordonsskatten är registrerad på privatpersonen. Däremot omfattas inte fordon som används av dem som bor på de aktuella adresserna, men som är registrerade på en person på en annan adress.

Data kring fordonsinnehav

Kvantitativa data på bilinnehav har inhämtats från Transportstyrelsen, i syfte att finna indikationer på eventuell förändring, i kombination med kvalitativa intervjudata för att förstå hur och varför bilar avvecklats och införskaffats (eller ej).

Bokningsstatistik för fordonspooler

Vi har fått statistik över bokningar av bil- och cykelpool via företagen som levererar tjänsterna. Statistiken gör det möjligt att se hur många gånger fordonen används, hur långa resorna är i tid och kilometer, hur ofta fordonen är uppbokade o s v. I Brf On Track har vi data tom våren 2019 och i Brf Blicken finns data till och med december 2021.

Cyklarna blev stulna i båda bostadsrättsföreningarna under 2020 och har inte ersatts. Därför finns det ingen information om cykelpoolen efter dessa datum. I Brf On Track var det dessutom problem med bokningssystemet i början och det var bristfälligt med information om bokningen av cykelpoolen.

Parkeringsinventering

Utbudet och användandet av parkering i områdena kring Brf Blicken och Brf On Track har kartlagts före och efter inflyttning. Inventeringarna har gjorts på parkering inom ungefär 500 – 700 meter från bostäderna.

Analys

För att analysera materialet har de kvantitativa undersökningarna använts för att få kännedom om hur bilinnehav, resvanor och användande av mobilitetstjänster förändras över tid, samt om hur många parkeringsplatser i området som är lediga. Denna statistik har även använts för att följa upp förändring över tid.

Intervjuerna har sedan använts för att förstå hur de som bor i fastigheterna reser och hur de integrerar mobilitetstjänster och fordon i sina dagliga liv. Istället för att exempelvis försöka förstå hur bilpoolen påverkar bilinnehavet, isolerat från andra faktorer, försöker vi förstå hur bilpoolen integreras i de boendes liv när de organiserar sin vardag. Ett begrepp som används är praktiker, dvs handlingsmönster som invånarna deltar i. Vi försöker förstå hur dessa praktiker strukturerar deras vardagsliv, samt hur deras vardagsliv påverkas av parkeringsrestriktioner och mobilitetstjänster. Vi berör genom intervjuerna även livshändelser som när personer flyttar ihop/isär, får barn och byter bostad eller jobb. Vid dessa tillfällen är det relativt vanligt att resvanor och bilinnehav förändras. En hypotes i forskningen är att parkeringsrestriktioner och mobilitetstjänster i dessa brytpunkter kan påverka valet att ha kvar eller göra sig av med bil.

Bilinnehav

En grundläggande fråga för vår utvärdering är om resvanor blivit mindre baserade på privat bilresande genom förändringar i bilinnehav. Detta har vi utvärderat genom bl a enkätens frågor om tillgång till färdmedel och färdmedelsval, samt genom den resedagbok som ingick i enkäten.

Enkätens resultat visar att bilinnehavet sjönk med ca 30 % i Brf On Track mellan år 2017 och 2018 (från 0,6 till 0,4 bilar per hushåll) och med ca 20 % i Brf Blicken (från 1,0 till 0,8 bilar per hushåll). Därefter har förändringarna varit mindre. Andelen hushåll med två eller fler bilar sjönk i båda husen².

I enkäten ingick en sk resedagbok. Den visar att invånarna i Brf On Track, efter flytten dit, minskat antalet dagar i veckan som de reste med bil. De använde bil ungefär två dagar i veckan innan de flyttade, och ungefär en dag i veckan efter inflyttning. Kollektivtrafiken däremot använde de något oftare per vecka, jämfört med före flytten. Även i Brf Blicken ökade användningen av kollektivtrafik, från två dagar i veckan före flytt, till tre dagar efter. Däremot fann vi ej i Brf Blicken någon signifikant förändring i antalet resdagar med bil per vecka.

Vår enkät efter inflyttning gjordes 2018, och den därpå följande enkäten hösten 2020. Mellan dessa två tidpunkter har resvanorna förändrats betydligt. Vi bedömer att detta åtminstone delvis beror på covid-19-pandemin. Resandet minskade kraftigt år 2020 i båda bostadsrättsföreningarna (vilket är i linje med förändrade resvanor i nationell statistik på grund av att fler personer arbetar hemifrån och inte reser). Antal dagar respondenterna uppger att de inte har rest var 0,3 dagar i veckan år 2018, men hela 1,4 dagar i veckan år

² I enkäten från 2020 fick de som svarat på frågan om de har tillgång till bil även ange hur många bilar de har tillgång till, men i de som svarat att de inte hade tillgång till bil hoppa över frågan om antal bilar.

2020. Kollektivtrafikresandet halverades mellan år 2018 och 2020, medan bilresandet däremot ligger på ungefär samma nivå 2020 som 2018 (i On Track). Detta innebär att andelen bilresor har ökat. Även cyklingen har ökat, men från mycket låga nivåer 2018. Dessa observationer ligger i linje med nationella och regionala observationer (Stockholm stad, 2022).

Vi återkommer mer i detalj till siffror av ovanstående slag längre fram i detta kapitel. Men först vill vi visa hur förändringar sker i sin kontext. Vi redovisar därför delar av intervjuerna, som vi kallar personporträtt, för att ge en detaljerad förståelse för resorna i invånarnas vardag.

Personporträtt I:

Vi har gjort ett urval av vissa delar, av vissa intervjuer, för att belysa transportrelaterade val och vanor bland invånarna i de två bostadsrättsföreningarna. Urvalet är naturligtvis vårt och fokuserar på för vår studie intressanta färdmedelsval och resvanor. Vi kallar intervjureferaten för personporträtt eftersom vi även skriver om deras livssituation i samband med flytten till den nya bostaden, och de första ca tre åren där. Inledningsvis ger vi en översikt över vilka intervjuer vi valt att använda i följande tabell över intervjuade, som är tänkt att underlätta läsningen och göra det lättare att komma ihåg vem som är vem.

Sofies familj flyttade från radhuset och sålde en av sina bilar

Sofie med make, bägge i övre medelåldern, samt ett nästan vuxet barn bodde i ett radhus när den första intervjun gjordes. Två av barnen hade redan flyttat ut och Sofie säger att hon vid den tidpunkten ”tyckte att huset var för stort”. Hon säger att de dessutom hade tappat lusten till trädgårdsarbete och upplevde sådant kroppsarbete som mer fysiskt påfrestande än tidigare. Maken jobbpendlade med bil till arbetet i Västberga. Det hade varit krångligt för honom att pendla dit med kollektivtrafik, menade Sofie. Även Sofie använde bil till arbetet och familjen hade två bilar. De använde alltid bil för att besöka släktingar och dottern i Norge, samt vid semester i Sverige. Kollektivtrafik använde de sparsamt.

Vid andra intervjun hade trepersons-hushållet nyligen flyttat in i Haninge HOA. I samband med flytten sålde de en av de privata bilarna. Men maken fortsatte mestadels att pendla till arbetet med den återstående bilen i familjens ägo, och på vägen tog han med hunden till hunddagiset och hämtade den på hemvägen. Sofie däremot hade i samband med flytten bytt arbetsplats och hade nu gångavstånd dit. Sofie berättade vid denna andra intervju även att maken ibland åkte kollektivt till arbetet eftersom han lånade ut bilen till den hemmaboende vuxna sonen, som nyligen tagit körkort. Att maken kunde åka kollektivt till arbetet menade Sofie blev möjligt i och med den nya bostadens närhet till pendeltågstationen.

Sofie själv hade i stort sett inte tillgång till bilen under veckodagarna, men ibland fick hon skjuts av den andra dottern eller hennes man. De bodde cirka 5 km bort och ägde två bilar. Även om de nu ägde en bil i stället för två, verkade bil fortfarande vara det huvudsakliga färdmedlet för samtliga tre personer i hushållet. Bilpoolen i huset hade Sofie blivit medlem i men ännu inte börjat använda. Vid tredje intervjun använde Sofie bilpoolsbilen för specifika ärenden, exempelvis vid läkarbesök och inköp av varor och tjänster som låg lite längre bort från bostaden. Hon använde den även för vissa kortvariga ärenden och för att över en lunch eller liknande träffa väninnor eller den dotter som bodde ca fem kilometer bort. Hon sade att hon planerade sina bilpoolsresor väl och såg till att bilen inte bara stod och kostade pengar i onödan. Hon uppskattade sin användning av den till cirka tre gånger per månad, och sade att

“Det bästa med bilpoolsbil är att man inte behöver ha två bilar, eftersom det inte är så jätteofta ändå, att man behöver använda två, inte i vårt fall i

alla fall. Sen att det är smidigt med, det är ju elbil. Den är ju tyst när man kör den.”

Bosse och Kåre, pensionärer som gjorde sig av med bilen i samband med flytten

Bosse är 76 år och gjorde sig av med sin bil innan han flyttade in i Brf Blicken. Han valde att flytta eftersom han bodde på tre trappor utan hiss. Ett annat tungt vägande skäl till flytten var att det fanns bra kollektivtrafik i direkt anslutning till Brf Blicken. Så här uttrycker Bosse det:

”Det tar ju bara en minut och så står jag på perrongen. Det är suveränt, det är otroligt goda kommunikationer. Det finns ingen ursäkt att inte åka kommunalt. Det är ingen slump, det finns en tanke bakom att jag bosatte mig här, de bra kommunikationerna, att det fanns en bilpool om jag behövde ha bil och det fanns cyklar framförallt, så jag kunde cykla på elcyklar.”

Bosse hyrde lådelcykel för att handla mat, utträtta andra ärenden och för ärenden som krävde transport av material. Han berättade att lådelcykeln blev stulen till hans och många i föreningens stora besvikelse. Bilpoolsbilen använder han också, delvis till samma ärenden som han tidigare uträttat med lådelcykel, men också till att någon gång hälsa på någon eller ta sig iväg ut i naturen. Bosse har månadskort på SL och årskort på SJ och använder sig av kollektivtrafiken mycket frekvent. Att åka bil långa sträckor tycker han att han blivit för gammal för.

Andra mobilitetstjänster som Bosse använder sig av är e-handel av olika slag. Ofta beställer han hem mat och medicin och även andra typer av varor. Ibland kommer varorna hela vägen hem till bostaden eller så hämtar han dem hos postombudet eller i en Instabox som finns i huset. Till postombudet är det gångavstånd från bostaden. Bosse berättar:

”Det kostar en slant ibland, men det sparar man in på att man slipper ha bil. Det kostar 60 000/år ungefär om man kör 1500 mil och man kan e-handla mycket för de pengarna.”

Kåre är pensionär och bodde tidigare med sin fru i ett radhus, men han tröttnade på att ha buskar och gräsmatta. Innan Kåre flyttade till Blicken fick han under ett informationsmöte med Riksbyggen reda på att det inte skulle finnas så många parkeringsplatser i fastigheten, vilket gjorde att han började fundera på om han verkligen behövde ha bil när han har flyttat.

”Och då har jag ju dragit den slutsatsen och ställt mig frågan; behöver jag verkligen bil när jag flyttar? Och då har jag väl påverkats lite grann kanske av reklamen från Riksbyggen och funnit att jag behöver inte, jag planerar att slippa bilen när jag har flyttat dit. Och kunna leva utan. Ja”.

Kåre berättade vidare att han har bekanta som inte har bil, och om de klarar sig utan bil så borde han också göra det. När Kåre flyttade in i Blicken ägde han fortfarande bil och hade förbokat parkeringsplats i föreningens garage. Kåre hade bestämt redan vid en tidigare intervju att göra sig av med bilen då han skulle flytta till Blicken. Dock bokade han upp sig på en parkeringsplats i föreningen. Några veckor efter inflytt gjorde Kåre slag i saken och sålde bilen eftersom han tyckte att bilen ändå bara stod och kostade pengar.

”Jo, jag har en svärson som är i bilbranschen. Han tog helt enkelt hand om bilen. Han såg till att den blev såld. Det var väldigt enkelt för mig. Och den var gammal, jag hade haft den i 17 år eller vad det var. Så att det var nog dags i alla fall. Men det är klart, det är ett stort steg att göra sig av med bilen, den är ju, den är ju väldigt bekväm och så där va, men den kostar en hel del pengar som jag slipper nu och så där. Än så länge har det gått bra. Men det

blir lite, naturligtvis, lite obekvämare att, jag tar mig inte lika lätt till, jag ska till Farsta till ögonläkaren nu till exempel, ja det får ju bli kommunalt då, det var det ju inte förut. Och det gör ju att det, det är ju ingen annan nackdel än att det tar en liten stund längre att åka kommunalt och så där. Det går bra.”

”När jag då hade bestämt mig för att jag inte skulle ha parkeringsplats så blev det lite bökigt första dagarna för att då hade jag ju bara de där betalparkeringarna. Och jag behövde ju parkeringsplats dygnet runt va, så det skyndade ju på, fy fan utan att så här kan jag inte ha det utan nu säljer jag bilen och så gjorde jag det men en gång.”

Kåre har aldrig använt sig av bil- eller cykelpoolen. När han ska uträtta ärenden åker han kollektivt eller får hjälp av sina barn med bilskjuts eller lånar bil om han bedömer att situationen kräver det. Han berättar att SL-kort är ”nått jag lever med, det använder jag ju jämt. Så jag klarar mig bra ändå”.

Även till landstället åker han kollektivt med buss och Waxholmsbåt. Ibland får han hjälp av sina barn när han ska till IKEA och liknande ärenden. Han försöker att inte fråga barnen för mycket så att de istället kan hjälpa till när det verkligen behövs. Vid andra intervjun tror Kåre att han kommer att fortsätta cykla och eventuellt utnyttja bil- och cykelpoolen som finns. På frågan om han har gjort det berättar han att hans cykel har opumpade däck och att han inte har använt sin cykel sedan han flyttade till Blicken. Han nämner sin ålder och att han uppfattar sig som för gammal för att cykla. Bilpoolen verkar inte längre vara ett alternativ för Kåre och troligen inte cykeln heller.

De förändrade mobilitetsvanor som skett sedan flytten till Brf Blicken är att Kåre tidigare cyklade och promenerade mer, samt använde sin privata bil i vissa situationer. Sedan flytten använder han buss oftare. Pendeltåg används frekvent, liksom tidigare. En annan skillnad i mobilitet är att Kåres barn ställer upp med bil och hjälper till om det behövs. Denna hjälp gör att han inte tycker sig behöva vara sig egen bil eller bilpoolsbil.

Mia skaffade ingen ny bil när leasingkontraktet löpte ut

Mia är 41 år och bor med sin sambo i Brf On Track. Vid första intervjutillfället, våren 2021, hade hennes leasingkontrakt just gått ut och hon befann sig utomlands. Hon hade bestämt sig för att se hur det skulle fungera med bilpoolsbilen när hon kom tillbaka från sin utlandsvistelse. Leasingbilen skaffade hon i när hon under en period bodde i sina föräldrars hus i Skogås. Den frihet bilen gav för att träffa vänner eller utöva sina aktiviteter, ofta kvällstid, beskrevs som mycket betydelsefull för Mia. Vid andra intervjutillfället hade hon börjat använda bilpoolsbilen. De flesta tillfällena var för att skjutsa sin sambo till hans arbete, eftersom det inte fanns kollektivtrafik dit. Detta löste sig dock med tiden. Andra tillfällen som Mia använde bilen var för att hjälpa sina föräldrar med att ta sig till läkare eller för att göra större inköp. Totalt under hösten använde hon bilen cirka 10 gånger.

’Annikas, Mariannes och Johannes’ bilinnehav ändrades med ändrade familjeförhållanden Annika är en kvinna i 30-årsåldern som bodde i Göteborg tillsammans med sin sambo före flytten till On Track. Hon har inget körkort, men hennes sambo hade en tjänstebil som de använde privat. Annika tycker att kollektivtrafiken är dålig i Göteborg och paret använde bilen ofta, bl.a. för att handla och ta sig ut i naturen. Före flytten var Annika säker på att hon skulle ha kvar bilen när hon flyttade till On Track, både eftersom sambon behövde bil i tjänsten och eftersom de behövde bilen för att ta sig ut i naturen. År 2018, när hon bodde i On Track, hade hon separerat och hade inte längre någon bil i hushållet. Hon upplevde inte längre att hon hade behov av bil. Hon säger att hon kan gå och handla med sin dramaten och gjorde inte längre fritidsaktiviteter där bil behövdes.

Marianne är en kvinna på 55 år som bodde lantligt i Tungelsta innan hon flyttade till Haninge och Brf Blicken. Skälet till att hon flyttade var att hon separerade från sin partner. Bilen använde hon till och från arbetet, men även till olika aktiviteter som att träna och ta sig till husvagnen på Gålö. Marianne visste att det skulle bli dyrt att hyra parkeringsplats vid den nya bostaden så hon bestämde sig för att parkera på gatan istället. Det visade sig dock vara betydligt svårare än hon trott. Det var datumparkering på gatorna runt om och hon var tvungen att kontinuerligt flytta bilen, vilket hon tyckte var arbetsamt. Vid de tillfällen hon kom hem sent en söndag kväll efter att ha varit i husvagnen på Gålö var det ofta mycket svårt och ibland näst intill omöjligt att hitta parkeringsplats. Till slut tröttnade Marianne på de svårigheter det innebar att hitta parkering och bestämde sig för att sälja bilen. Marianne berättar att detta var ett stort beslut, eftersom hon sedan 18-årsåldern alltid haft bil.

Ibland hyr Marianne bil från Circle K för att besöka vänner på annan ort. Att hon prioriterat att hyra bil från Circle K istället för bilpoolsbil i föreningen beror dels på den höga självriskan på 12 000 kronor för bilpoolsbilarna, dels att hon anser att hon inte kommer någon vart med en elbil som bara går att köra en begränsad sträcka.

När Marianne ska till sin husvagn på Gålö har hon oftast blivit skjutsad av sina barn som alla tre bor i Haninge och har bil. Hon har även lånat bil av ett av sina barn då hen har två bilar. För att hälsa på föräldrar och syskon i Stockholmsområdet använder hon alltid kollektivtrafik. På sikt ser Marianne framför sig att hon kommer att åka kollektivt till Gålö. Det skulle i så fall innebära att hon tar pendeln till Västerhaninge och sedan buss därifrån. På frågan hur hon tycker att det fungerar utan bil så beskriver hon det så här;

“Det, det är ett sätt att leva också, och det är en liten annan planering. Men när man väl kommer in i det så tycker jag faktiskt att det fungerar bra. Jag har ju liksom inga små barn och passa tider och sådana här saker. Jag har ju bara mig själv och ... Och jag storhandlar ju inte som förr heller, liksom. Så jag tycker att det fungerar, faktiskt.”

Johannes är 27 år och bodde hemma med sina föräldrar innan han flyttade till On Track. Före flytten hade han ingen bil, men han använde föräldrarnas bil vid behov. Han hade inga planer att skaffa bil när han flyttade till On Track. I samband med flytten till den nya lägenheten flyttade han ihop med sin partner som hade en bil, och fick därmed en bil i hushållet. Bilen användes bl.a. för att veckohandla. Efter att ha bott i On Track några månader parkerades bilen hemma hos sambons föräldrar i en annan stad och hushållet blev utan bil under en tid. Under den här tiden reste paret med kollektivtrafik och använde bil- och cykelpool (b.la. för att handla och ibland för att skjutsa varandra). Han märkte att de klarade sig bra utan bil och att bilpoolen var ett bra alternativ när de behövde bil. Johannes räknade på att det var billigare att använda bilpoolen för att veckohandla än att äga en egen bil. Johannes sålde därför bilen och sade upp garageparkeringen. Så här beskriver han det:

“Så vi har bil här nu och parkering. Och vi har precis bestämt oss för att sälja bilen. För att vi har insett hur jävla smart det är med bilpoolen och hyrcyklarna och att vi bor så nära kommunaltrafiken.”

“Jag vet inte vad det skulle kosta, men säg att det kostar, jag skulle gissa på att det kanske kostar 200 spänn att hyra bilen i bilpoolen, alltså per gång vi åker och handlar, och handlar vi fyra gånger i månaden. Det är 800 spänn. Bilen vi har kostar kanske 500 kronor i försäkring, i månaden, sen är det skatt, och sen är det bensin och slitage och det är reparationer och grejor, äh, så det, det går ju ganska snabbt upp i de pengarna.”

“Men det är väl också, samtidigt med hur vi bor och vilka resvanor vi har tillsammans med mobilitetslösningarna så tror jag att vi väljer att sälja bilen. Hade de inte funnits då hade vi nog inte sålt bilen.”

Johannes ansåg att det fungerade väldigt bra med bilpoolsbilen fram till att leverantören byttes ut och det då blev mycket dyrare. Lite drygt ett år senare, under sommaren 2020, skaffade paret bil igen. Omständigheten var att Johannes föräldrar hade en lite äldre företagsbil som inte var värd att sälja, men inte heller riktigt redo för att skrota. Johannes använder bilen oftare än när han bara använde bilpoolsbilen och hyr nu en parkering på gården. Från det att Johannes fick en egen bil så använder han inte bilpoolsbilen längre.

'George och Gusten' skaffade bil under pandemin

Georg' är 28 år och bor med sin sambo i Brf On Track. De valde att skaffa bil på grund av covid19-pandemin. Så här besvarar han frågan om varför de tog beslutet att skaffa bil:

“Jag hade nog väntat. När jag väl flyttade in 2018, då fick jag erbjudandet att antingen ställa mig i kö för parkeringsplats eller ta ett SL-kort för ett helt år. Och då sa jag: ”Jag tar SL-kortet”. Det sa jag då och det gjorde jag. I och med att det är så bra kommunikationer i Älvsjö, så varför ska jag ta bil? Det hade jag kunnat gjort än idag också, men när pandemin väl slog ut så var det tydligt. Ska vi göra nånting, om vi ska leva och ta oss någonstans, då är det bil som gäller. Vare sig det är egen bil eller att få låna, bli skjutsad.”

Före pandemin använde sig paret i stort sett alltid av kollektivtrafik för att förflytta sig. Men i och med pandemin har de bara åkt privat bil och har helt undvikit kollektivtrafiken. Som skäl uppgav George att de inte ville riskera att bli smittade. Hade inte pandemin slagit till uppger George att han troligen hade väntat med att köpa bil.

Gusten är 22 år och boende i Brf Blicken har fått möjlighet att förfoga över bil med hjälp av sina respektive föräldrar. Gusten har hittat en tillfällig gratisparkering precis bredvid huset där det kommer byggas hus i framtiden.

Skälen till att använda bil istället för kollektivtrafik för kortare och längre resor förklaras och beskrivs ingående av informanterna och har en rad olika förklaringar. Enkelhet och smidighet kommer ofta upp liksom den tidsbesparing som vissa resor med bil ger.

Bilnehav i siffror

Som redan nämnts visar enkäten att bilnehavet i On Track mellan år 2017 och 2018 sjönk från 0,6 till 0,4 bilar per hushåll. I Blicken sjönk det från 1,0 till 0,8 bilar per hushåll. Mellan 2018 och 2020 har förändringarna varit mindre. Nedanstående tabell ger en detaljerad översikt över våra resultat kring bilnehav från enkäten.

Enhet: Antal personer	Bilnehav, 1 bil i hushållet			Bilnehav, 2 eller fler bilar i hushållet			Antal bilar per hushåll		
	2017	2018	2020	2017	2018	2020	2017	2018	2020
Brf Blicken, alla res- pondenter		70 % 28 av 40	71 % 17 av 24		5 % 2 av 40	4 % 1 av 24		0,8	0,70
Brf Blicken, panel	64 % 9 av 14	79 % 11 av 14		14 % 2 av 14	0 %		1	0,79	
Brf On Track, alla respon- denter		35 % 29 av 83	68 %		5 % 4 av 83	0 %		0,4	0,33
Brf On Track, panel	32 % 10 av 31	22 % 7 av 32		13 % 4 av 32	9 % 3 av 32		0,59	0,4	

Tabell 1. Bilnehav enligt enkäter

Fastig het	Datum	Person bilar i trafik	Person bilar avställda	Bilförmån ån	Totalt inkl. förmån sbilar	Befolk ning	Per boende	Per lägenhet
Brf On Track	2019- 12-31	31	3	0	34	229	0,14	0,22
Brf Blicken	2019- 12-31	42	5	0	47	122	0,34	0,54

Tabell 2. Bilnehav på de aktuella adresserna enligt Transportstyrelsens fordonregister:

Informationen om bilnehav från Transportstyrelsen är lägre än i enkäten. I Brf On Track ligger bilnehavet från enkäten drygt 0,1 fordon per hushåll högre än hos Transportstyrelsen och i Brf Blicken ligger bilnehavet från enkäten ca 0,15 bilar per hushåll över. Fordon som är registrerade på personer som bor på andra adresser finns naturligtvis inte med, men privatleasade bilar ingår i statistiken. I intervjuerna har vi sett att många unga personer och

hushåll, särskilt i Brf On Track, använder bilar som är registrerade på (ägda av) deras föräldrar. Detta kan vara en förklaring till varför bilinnehavet ser lägre ut hos Transportstyrelsen än i vår enkät.

Orsakerna till förändringarna är komplexa och beror ofta på fler faktorer än utbudet av parkeringsplatser och tillhandahållandet av mobilitetstjänster. Det händer andra saker i livet (att man flyttar hemifrån, flyttar ihop, separerar, får ett nytt jobb och går i pension) som i hög grad påverkar bilinnehavet. Exempelvis flyttade många ungdomar som köpt en lägenhet hemifrån, och när de flyttade till en egen lägenhet hade de inte längre tillgång till föräldrarnas bil i samma utsträckning som tidigare (6 av 8 personer som minskat sitt bilinnehav mellan 2017 och 2018 i Brf On Track, se Johansson m.fl., 2019). Flera hushåll har även flyttat till områden med betydligt bättre kollektivtrafikutbud och bättre tillgång till service än tidigare, vilket också kan påverka bilinnehavet. Begränsad tillgång till parkering, parkeringsavgifter, tillgång till bilpool och cykelpool, kan också bidra till att vissa personer väljer att göra sig av med bil, och att andra senarelägger bilinnehavet. En av ungdomarna som flyttat hemifrån till On Track uppgav exempelvis, att hen troligtvis hade skaffat bil om det inte hade varit så dyrt med parkering (se Johansson m.fl., 2019).

Bilinnehavet minskade även bland pensionärer (65 år gamla eller äldre) när de flyttade till Brf Blicken. År 2017 (före flytten till Brf Blicken) ägde alla hushåll med pensionärer som svarat på enkäten en bil (3 hushåll) (från panelen?). 2018 hade ett hushåll gjort sig av med bil (2 av 3 ägde bil) och år 2020 ägde endast 4 av 9 hushåll en bil (av samtliga). Samma bild bekräftas av intervjuerna. Flera pensionärer berättar att de inte längre reser lika ofta nu när de är pensionärer (delvis eftersom de inte längre har ett arbete att resa till) och att en bilpool därför skulle kunna vara ett alternativ till egen bil. I intervjuerna från 2018 berättade exempelvis två av pensionärerna (nämna fiktiva namn här) att bilpool skulle kunna ersätta den privata bilen, men att de kände sig osäkra på bilpoolen (särskilt om det skulle finnas en bil när de behöver den) och därför hade de kvar bilen. Andra pensionärer hade sålt bilen när de flyttade till Blicken (se personporträtten ovan).

Förändrad familjesammansättning är också tätt sammanknippad med förändrade resmönster och bilinnehav. Intervjuerna visar exempel där separationer har lett till att informanterna har gjort sig av med bil. På liknande sätt kan nya parförhållanden leda till att hushållet skaffar bil.

Även andra händelser i livet påverkar bilinnehavet. Exempel som setts i intervjuerna är att personer som blivit av med tjänstebil eller där deras leasingkontrakt gått ut har slutat äga bil och märkt att de klarar sig bra med kollektivtrafik och fordonspooler. Även det motsatta, vilket vi exemplifierat ovan, där personer som fått en bil eller fått tillgång till bil med hjälp av sina föräldrar, istället börjat resa med bil då de tidigare rest kollektivt.

Var en persons arbetsplats ligger verkar direkt påverka bilinnehav. Några informanter beskriver hur de har varit tvungna att ha bil på grund av att arbetsplatsen legat långt bort eller otillgänglig för kollektivtrafik. Och även tvärtom, att de tidigare haft ett arbete som krävt bil, men att deras behov av bil i sedan har förändrats. Det framkommer även att Covid-19-pandemin har påverkat införskaffande av bil, fler uppgav att de inte ville resa med andra trafikanter och därmed riskera att bli smittad, men också friheten att kunna ta sig iväg från hemmet och samtidigt följa de reserekommendationer som samhället gav gällande Covid-19 spelade också in. En av dem som skaffade bil på grund av pandemin ställde sig i kö för en parkeringsplats. Ett par veckor efter att han och sambon fick reda på att de fått en parkeringsplats så köpte de en bil.

Utbudet av parkering och mobilitetstjänster tycks, i samverkan med andra faktorer i det lokala vardagslivet, ha bidragit till ett lägre bilnehav.

Parkering

Resultaten från de kvantitativa undersökningarna visar att det finns kö till parkering i båda bostadsrättsföreningarna. I Brf On Track står 63 personer i kö till en parkeringsplats (mars 2022, varav 38 till garage och 25 till utomhusparkering, och det är möjligt att stå i båda köerna samtidigt) och i Brf Blicken är det 15 (varav 2 till elplats, februari 2022) personer som står i kö till parkering. Detta är en ökning i On Track jämfört med 2019 (35 personer stod i kö 2019) och en minskning i Brf Blicken (17 personer stod i kö 2019). Intervjuerna i projektet tyder dock på att alla som står i kö till parkering inte äger bil, utan att vissa verkar vänta med att skaffa bil tills de har fått en parkeringsplats. Samtidigt visar våra undersökningar att det finns gott om lediga parkeringsplatser i området omkring bostadsrättsföreningarna, och att andelen lediga parkeringsplatser i området har ökat efter att bostadsrättsföreningarna blev färdiga. Enligt dessa undersökningar finns det gott om lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser, medan det finns färre lediga parkeringsplatser utan avgift.

Intervjuerna ger en mer nyanserad bild av situationen. Det upplevs vara brist på gratis parkering i båda områdena. Intervjuerna visar även att vissa upplever att det svårt att hitta boendeparkering på gatan och att de behöver flytta bilen ofta. Detta är en svårighet som kan påverka beslutet att äga en bil. Nedan ges några exempel på hur informanterna upplevde parkeringsmöjligheterna i sitt område.

Personporträtt II:

Parkeringsmöjligheter för informanter utan hyrd parkeringsplats.

Sofies vuxna son med körkort flyttade med till Brf Blicken och skaffade bil medan han fortfarande bodde kvar hemma. Dock hyrde han ingen parkeringsplats i bostadsrättsföreningen. Istället letade han ofta och länge parkeringsplats i området, vilket upplevdes som mycket svårt och jobbigt. Eftersom han slutade arbeta tidigare än de flesta andra med bil, så fick han oftast tag på en parkeringsplats till slut. Ville han använda bilen senare under kvällen övervägde han det noga, eftersom han visste att det skulle vara svårt att hitta en ny parkeringsplats. Ibland hände det att sonen istället tog sina föräldrars bil, som de hade parkeringsplats till. Till slut lyckades de få tag på en parkeringsplats för sonens bil i en bostadsrättsförening på andra sidan vägen. Sofie berättar att det är flera i Brf Blicken som har sin bil parkerad där, eftersom det har spridits i föreningen.

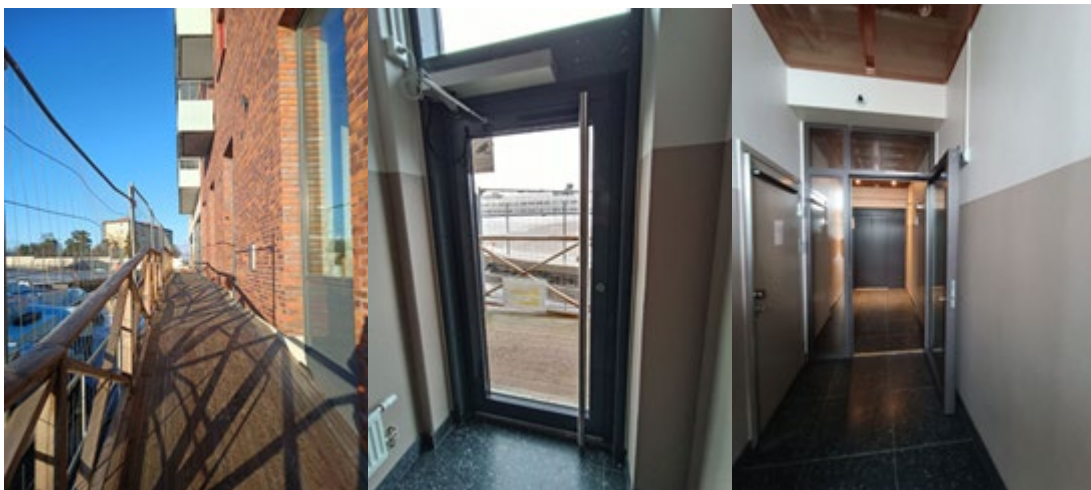
Malin är i 25-årsåldern och bor ensam i sin lägenhet i Brf On Track. Ibland har hon besök av föräldrar och vänner som åker bil. Enligt Malin går det att hitta tillgängliga parkeringsplatser i närheten. Dock upplevs dem som dyra och är därför inget alternativ för hennes vänner som ibland även sover över. Cirka 5–10 minuters promenad från Malins hem ligger området Solberga, där händer det att hennes vänner ibland hittar billigare eller gratis parkering. Malin uttrycker det som att det är "lite som en mission" varje gång en vän ska hitta en parkeringsplats. När föräldrarna är på besök stannar de oftast inte så länge och väljer en dyrare men närmare parkeringsplats. Fick Malin önska skulle det finnas ett par parkeringsplatser för besökande till de boende i bostadsrättsföreningen.

Mirzad är 26 år och bor med sin sambo i Brf On Track i Älvsjö. När de flyttade till den nya lägenheten hade de ingen bil. Efter att ha bott i Brf On Track ett tag skaffade paret en bil, men då hade de ingen parkeringsplats i föreningen. Under den tid de stod i kö till parkering åkte de runt i närområdet för att hitta parkering. Ibland hittade de gratisparkering och ibland fick

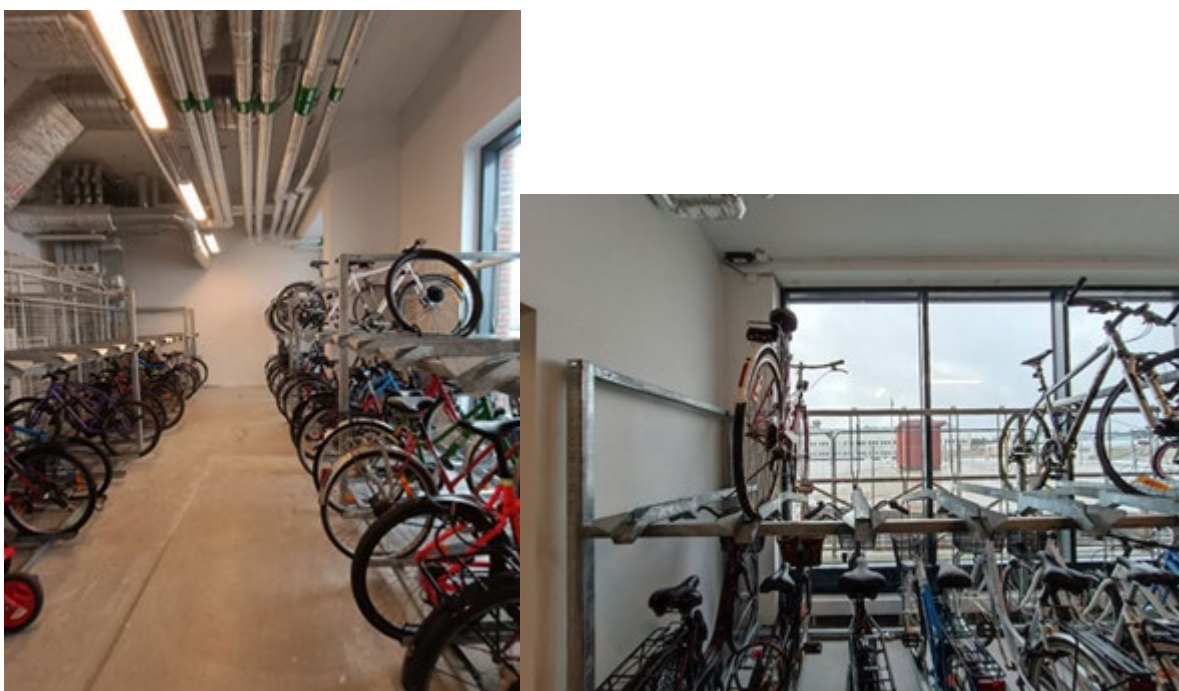
de betala för parkeringsplatsen. Det kunde hända att de fick parkera på 10 minuters gångavstånd från bostaden. Detta upplevdes som långt bort. När intervjun genomfördes hade paret fått en parkeringsplats utomhus som de nu hyr av bostadsrättsföreningen.

Cykelparkering

I Brf Blicken finns ett cykelrum med 80 platser, men det finns inga parkeringsplatser utomhus. Cykelrummet ligger en våning upp från huvudentrén och kan antingen nås med hiss från Nynäsvägen eller via en baddörr. Dörrarna är relativt smala, vilket gör att de exempelvis inte är tillräckligt breda för en lastcykel. Dörrarna till cykelrummet har inte automatiska dörröppnare.

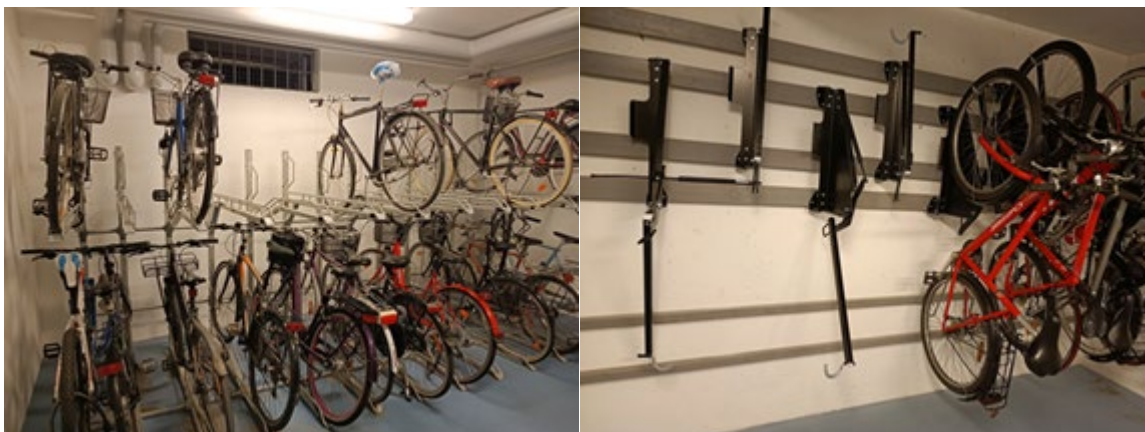


Bilder. Korridoren till hissen och cykelrummet (vänster), ingången till cykelrummet via baddörren (mitten), träram som leder till baddörren (höger) (Källa: TUB)



Bilder. Cykelställ och Cykelrum i Brf Blicken (Källa TUB)

I Brf On Track finns det fyra cykelrum längs med Götalandsvägen med totalt 144 platser. Cykelrummen är försedda med glasdörrar, vilket gör att det är god insyn i rummen från gatan. Inne i rummen är cykelställen placerade tätt intill varandra och det är av ytskäl bara möjligt att parkera vanliga cyklar där. Cykelrummen ligger i gatuplan och i direkt anslutning till Götalandsvägen, vilket gör dem lättillgängliga, men de har inte automatiska dörröppnare. Det har tidigare varit ett flertal stölder i cykelrummen. Under en period var det inbrott en gång i månaden. Sedan dess har föreningen ökat säkerheten i cykelrummet med säkrare dörrar och skyltar som visar att det är ett cykelrum har tagits bort (tanken från början var att skyltarna skulle öka cykelrummens synlighet). Under en inventering i cykelrummen bedömer vi att cyklarna som är parkerade där är av lägre värde och inte så stöldbegärliga.



Bilder. Exempel på cykelställ i Brf On Tracks cykelrum (Källa: TUB)

Brf On Track har dessutom 18 cykelställ på bostadsrättsföreningens innergård. De är placerade i direkt anslutning till entrén.



Bild. Cykelparkering på innergården i Brf On Track (Källa: TUB)

Bilpool

I Älvsjöhuset, Brf On Track har bilpoolen varit öppen (för alla med godkänt medlemskap, oavsett om de bodde i huset eller ej) och pool-bilarna har mestadels varit parkerade på en parkeringsplats utomhus, mellan fastigheten och tågspåret. Mellan december 2017 och september 2018 fanns det en bil i bilpoolen och den var placerad i garaget. Under september 2018 flyttades bilpoolen ut ur garaget och ställdes på ytparkeringen och ytterligare en bil tillkom. Bilpoolen sköttes av Sunfleet i början och under september 2019 gick Sunfleet över i en ny bolagsform (M). I samband med det byttes bilarna i bilpoolen ut till Volvobilar och priserna ändrades. År 2018 kostade en bokning med Sunfleet 40 kr i timmen (max 398 kr per dygn) och 2 kr kilometern. År 2020, när driften tagits över av M, kostade en bokning med bilpoolen 110 kr i timmen inklusive 300 gratis kilometer (och 2 kr per kilometer efter det). Med bokningarna som gjordes mellan 24 januari 2018 och 29 april 2019 (tiden som vi har fått data för) skulle de nya priserna innebära en kostnadshöjning med drygt 70 %. Efter 29 april 2019 har M inte delat med sig av sin bokningsstatistik.

I samband med skiftet från Sunfleet till M ersattes de två bilarna av premiumbilar och priset för att använda dem steg med ca 70%. Därefter har det skett ytterligare förändringar i bilparken, så att det 2023 fanns tre laddhybridbilar från Volvo (modellerna XC40 och V60). Vid det här laget hade bilpoolen återigen bytt namn till "Volvo On Demand". Priset för den enskilde brukaren var då 85 sek per timme plus 2 sek per km. Genom en intervju (7/3 2024) med en BRF-styrelseledamot (sedan 2020) och bosatt i huset (sedan 2018) fick vi veta att frågor som styrelsen arbetade med inkluderade att förhandla med Volvo On Demand om bilpoolen (snarare än Brf:en) skulle betala elen när bilarna stod parkerade och laddade på husets parkering, och om företaget kunde åtgärda att deras användare felparkerat bilar Brf:ens parkering. Styrelsen frågade också sina invånare vid ett årligt BRF-möte vem som använde bilpoolen och fann att väldigt få gjorde det. Vidare såg styrelsen för BRF inte bilpoolen som "sin egen", utan snarare att de hyrde ut parkeringsplatser till leverantören. Styrelsen i Brf On Track säger även att "De [mäklarna] har sålt in den [bilpoolen] missvisande", att det har hänt att vissa mäklare har sagt att föreningen har en bilpool och att det låter som att föreningen äger bilarna. Det är inte föreningens bilpool utan föreningen har ett avtal med M / Volvo On Demand om att dessa har rätt att ställa bilar på deras parkeringsplatser fram till år 2023, vilket är kopplat till uppfyllandet av avtalet att tillhandahålla bilpool till föreningens medlemmar.

Det 5-åriga kontraktet med M / Volvo On Demand avslutades i september 2023 och Brf:en beslutade att inte fortsätta med tjänsten. Skälen var bland annat de ovan nämnda. Ett annat var att Brf:en hade totalt 30 parkeringsplatser i sin fastighet och att ungefär hälften av de 157 medlemshushållen i Brf:en stod (hösten 2023) på väntelista för att hyra en av dem.

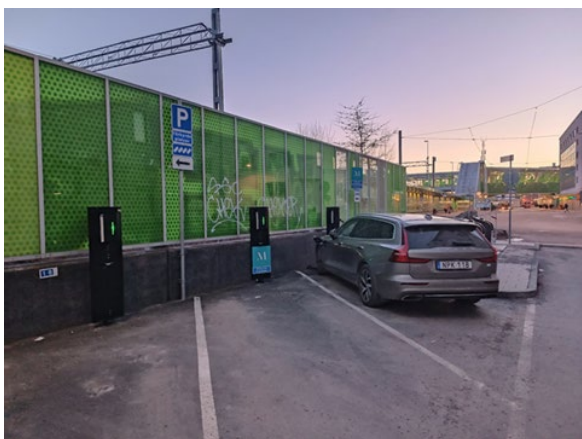


Bild. Bilpoolens 3 laddplatser, On Track (TUB)

I Haningehuset, Brf Blicken valde byggherren Riksbyggen att upphandla en s.k. slutna bilpool, tillgänglig enbart för hushållen i bostadsrättsföreningen. Valet föll på företaget OurGreenCar vilken från och med att huset var inflyttat (2018) försåg Brf:en med två elbilar. Dessa har mestadels varit parkerade i ett gemensamt parkeringsgarage för hela Haningeterrassen (där även Brf Framsidan ingår). Det finns två parkeringsplatser som är reserverade till bilpoolen.

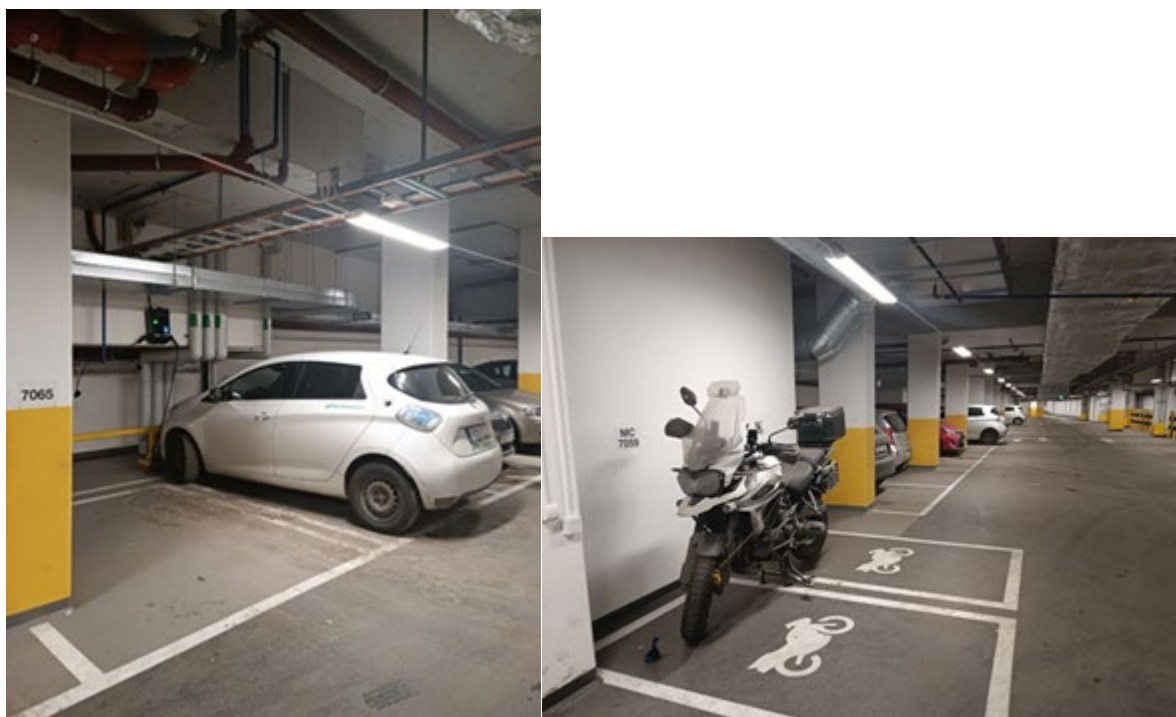


Bild. Bilarna i Brf Blickens bilpool (Källa: TUB)

Det bör nämnas att när det gäller bostadsrättsföreningar lämnar byggherren stegvis över ansvaret för bilpoolsavtalet till föreningen och dess styrelse. Denna överlämning är numera avslutad i Haninge-huset och bostadsrättsföreningens styrelse har valt att förlänga med samma bilpoolsleverantör efter de första obligatoriska fem åren (som avtalades mellan Riksbyggen och bilpoolen). Värt att nämna i sammanhanget är att OurGreenCar specialiserat sig på att tillhandahålla bilpool till bostadsrättsföreningar med flexibla parkeringstal, vilket hittills förefaller ha varit en fungerande affärsmodell (se Kriukelyte, E & F. Johansson, u.å samt; DN, 2024). När det gäller bokningsregler, villkor och kundtjänst har vi genom intervjuerna med invånarna funnit att de har fungerat relativt tillfredsställande och inte ändrats särskilt mycket under de första fem åren. Det har förekommit problem med teknik för att boka, låsa upp respektive ladda bilarna, men dessa verkar ha åtgärdats efterhand. Priset per timme och km har varit på en medelnivå, vilket sannolikt hänger samman med att elbilarna hör till kategorin med relativt lågt inköpspris.

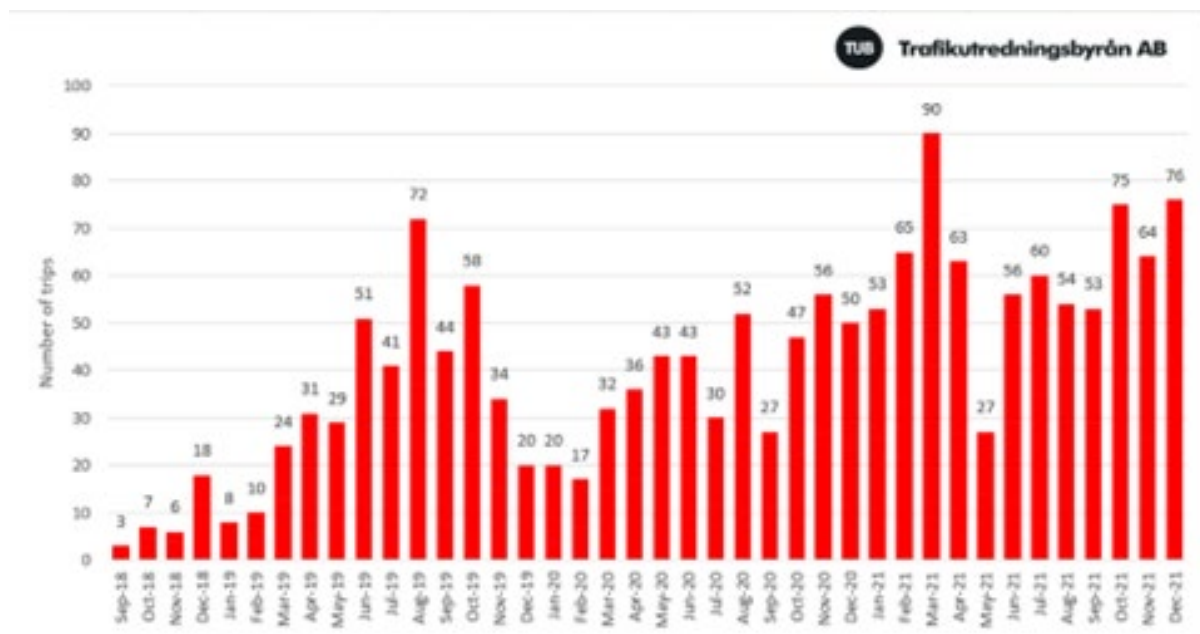
Enkäterna visar att användningen av mobilitetstjänster har ökat efter flytten till Brf On Track och Brf Blicken. Före flytten var ingen av dem som svarat på enkäten i Brf Blicken medlem i bilpool och år 2018 var 62 % medlemmar i bilpool. I Brf On Track ökade medlemskapet i bilpool från 3% till 83% mellan 2017 och 2018. Medlemskapen i bilpool i Brf On Track och Brf Blicken kan jämföras med Stockholms stad där omkring 2 % är medlemmar i en bilpool (Stockholm stad, 2022). Medlemskapet i bilpool ingår i hyran (men kräver aktiv registrering) och att vara medlem i fordonspoolerna betyder inte att man använder dem.

Bland boende i On Track hade 22 % (som har svarat på enkäten) använt bilpool minst en gång år 2018 och 24 % år 2020. I Blicken hade 10 % av hushållen använt bilpool år 2018 och 22 % år 2020. Antal användare av bilpool verkar därmed ha ökat med tiden i Blicken, men inte i On Track (vilket kan bero på att enkäten i Blicken gjordes drygt en månad efter inflyttning jämfört med Brf On Track där de hade bott mellan 1 och 10 månader vid andra enkätomgången, samt på att priset i On Tracks bilpool har ökat).

Bilpoolsanvändningen verkar vara lägre i ensamhushåll och högre i hushåll med två vuxna eller fler. År 2020 hade 23 % av ensamhushållen i On Track använt bilpool och 44 % av hushållen med 2 vuxna. I Blicken har inga av de ensamhushåll som svarat på enkäten använt bilpool år 2020 (0 av 17 hushåll), 38 % av hushållen med 2 vuxna (6 av 16), alla hushåll med tre vuxna eller fler (1 av 1) och 60 % av hushållen med 2 vuxna och barn (3 av 5 hushåll). Det är samma mönster för cykelpoolen och det är även fler kvinnor än män som använt bil och cykelpool.

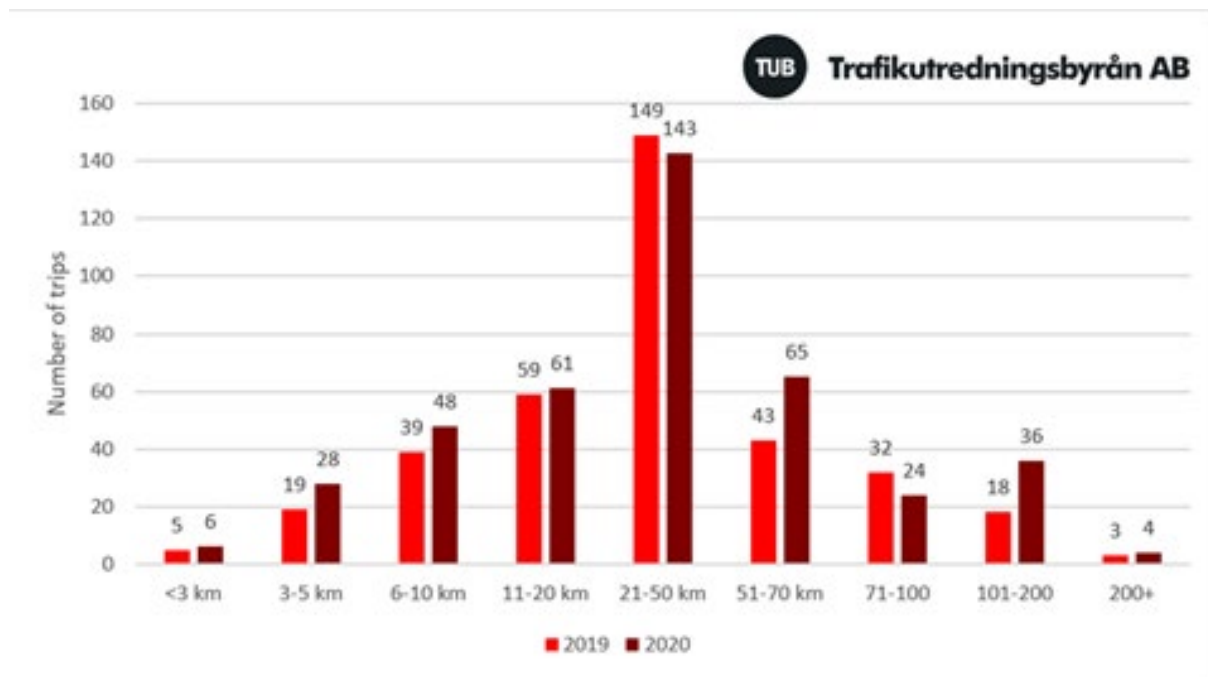
Även bland hushåll som äger bil har användningen av bil- och cykelpool börjat öka. I enkäten 2018 var det främst hushåll utan bil som använde bilpool, och väldigt få personer med en bil (3% i On Track och ett fåtal procent även i Blicken). År 2020 har fler personer med bil i hushållet börjat använda bilpool (27 % av personerna i On Track och 38 % i Blicken). Även cykelpoolen används främst av personer med bil i hushållet.

Data från bilpoolsleverantörerna visar att hur användandet av bilpool har förändrats över tid. I Brf Blicken (där vi har data över en längre tid) ökade bokningarna efter ungefär 6 månader (när priserna sänktes från 69 till 49 kr/timme, se Figur 1 nedan). I december 2019 flyttades poolbilarna från en ytparkering till ett garage, vilket minskade bilarnas synlighet. Från december 2019 och under första kvartalet 2020 öppnades bilpoolen upp för användare i den nybyggda Brf Framsidan (som utgör den andra etappen av Haningeterrassen). I figurerna går det att se att antal bokningar sjönk något under december 2019 till februari 2020 och sedan ökade igen. Den långsiktiga trenden verkar vara en långsam ökning av antal bokningar över tid.



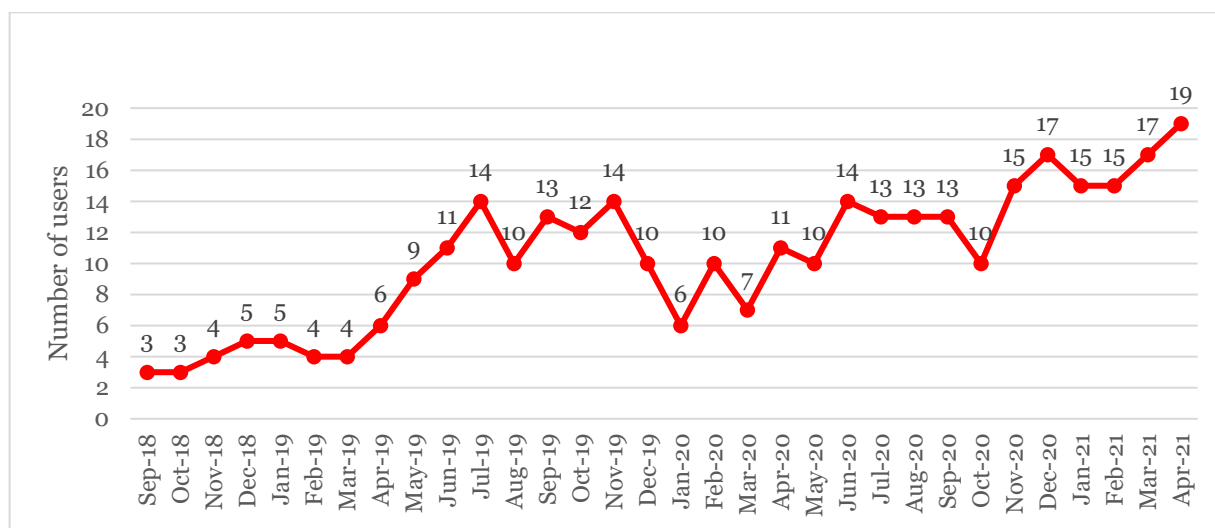
Figur 1. Antal bokningar per månad med bilpool i Brf Blicken.

En bilpool i Brf Blicken körs i genomsnitt 39,5 km per bokning och i ca 35 % av alla bokningar körs bilarna mellan 21 och 50 km (se figurerna nedan). En genomsnittlig bokning är omkring 3 timmar. Detta innebär att en bokning i genomsnitt kostade omkring 210 kr före mars 2019 (69 kr/tim) och därefter ca 150 kr per bokning (49 kr/tim).

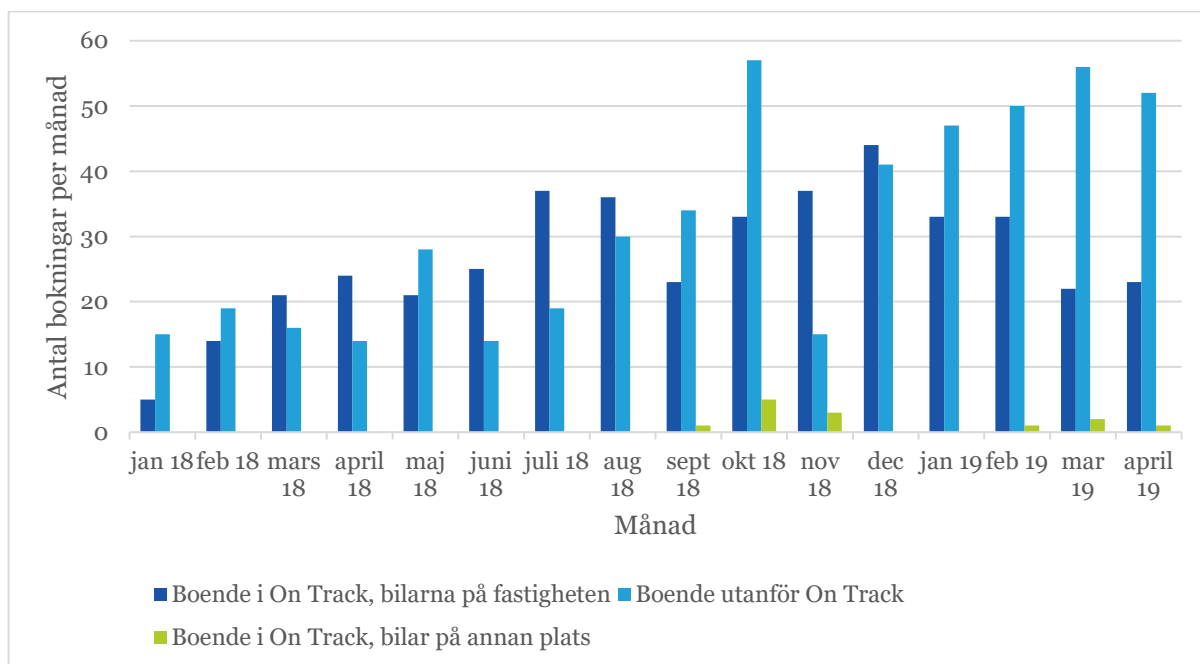


Figur 2. Antal bokningar uppdelat på reslängd (reslängd är räknad på hela resan)

Antalet användare av bilpoolen ökar gradvis över tid (se figurerna). Under 2019 var det 23 personer som bokat bilpoolen åtminstone en gång. År 2020 hade antalet användare (med minst en bokning) ökat till 35 personer. Statistiken visar att det inte är samma personer som använder bilpoolen hela tiden. Av de som bokat bilpool under 2019 (23 personer) slutade 10 personer att använda bilpoolen under 2020. Samtidigt tillkom 22 nya användare.



Figur 3. Antal personer som bokat bilpool i Brf Blicken per månad.



Figur 4. Antal bokade poolbilar per månad i On Track

I fortsättningen av det här kapitlet kommer vi beskriva användandet och upplevelsen av mobilitetstjänsterna (särskilt bilpoolen). Från intervjuerna har både positiva och negativa erfarenheter med bilpool identifierats. Nedan redovisas positiva och negativa synpunkter på bilpoolsbil som sammanställts från flera användare.

Positiva erfarenheter med bilpool	Negativa erfarenheter med bilpool
Slipper bära tungt	Inte tillåtet att ha hund i Our green cars bilar
Slipper kostnad för parkeringsplats	Bilarna är inte alltid tillgängliga när man vill ha dem
Slipper ombesörja service	Farhåga att elbilsbatteri ska ladda ur under resa
Slipper trängselskatt	Begränsad räckvidd
Slipper förvara däck	För högt pris och dyrt kilometerpris
Slipper skatt och försäkring	Prissättning som inte är anpassad för längre hyresperiod
Slipper åka buss med ev bussbyten	Det blev dyrare sedan M tog över
Slipper trängas med andra resenärer	En enklare bil hade varit ok om priset var lägre
	Man behöver anpassa sig till andra

Personporträtt III:

'Isa': "Det finns nästan inga nackdelar med bilpool, förutom att man måste anpassa sig lite"
 "Oj, var ska man börja. Parkeringsavgiften är ju döhög här generellt. Sen tull, jag har ju familj innanför tullarna, att kunna åka fritt utan att tänka på det är väldigt skönt. Speciellt när vi flyttade, då åkte vi in och ut flera gånger. Under kvällen mot sex, då är det jätte[dyrt], 45 kronor, då skulle det kostat oss mer. Det finns inga nackdelar nästan,

förutom att man måste anpassa sig lite. Och när det är nåt fel på bilen, då kunde jag bara chatta med kundtjänsten, ”ja men nu lyser det”, nån lampa eller om det varnade för nånting. Då var det skönt att tänka ”okej, nu behöver inte jag åka till verkstan”, det är nån annan som styr det här. Allt är bättre med att hyra. Förutom när det är upptaget, då är det jobbigt att behöva åka en extrasträcka till stan för att hämta. Men det är verkligen, fördelarna överväger ju definitivt. Och sen, byta vinterdäck och sånt, förvara däck. Nej, alltså, allt.”

'Mia': "När mamma och pappa behöver hjälp kan jag använda bilpoolen"

“Jamen just de tillfällena när mamma och pappa behöver hjälp, så kan jag använda den. Och att den oftast finns tillgänglig. Jag har ju inte varit med om att den inte finns tillgänglig. Det känns som att andra personer gör som jag, att man använder den en timme, två timmar, tre timmar, och då hinner man komma tillbaka och så. Och sen det här med att man inte behöver tänka på andra kostnader heller. Det är för den tiden du bokar just då, sen är det inte nån kostnad, för skatt eller försäkring eller nånting sånt.” (Mia är 41 år och bor med sambo, leasingbilen har hon gjort sig av med.)

Transport av stora saker - så använder 'Isabelle' bilpoolen

Isabelle är 27 år och bor med partner i Brf On Track i Älvsjö. De är frekventa bilpoolsanvändare och äger ingen egen bil. För att ta sig till arbete, träning, träffa vänner i Stockholmsområdet eller handla mat använder hon sig nästan alltid av kollektivtrafik. Isabelle är nöjd med sitt boende och valde det just för de smidiga förbindelserna med innerstan. Bilpoolsbilen använder paret främst då de ska köpa lite större saker, möbler, och för att slänga prylar på återvinningscentralen, eller hjälpa någon att flytta. Isabelle berättar att de hyr den när det inte går att bära själv med händerna och när det blir så krångligt och skrymmande att det även påverkar omgivningen. Under pandemin har paret även använt bilpoolsbilen för att hämta upp "take away-mat" i stan.

När egna bilen är borta - så använder 'Olga' bilpool

Olga är 23 år och bor med sambo i Brf On Track i Älvsjö. De äger en privat bil och hyr parkeringsplats utomhus. Innan de fick en parkeringsplats i föreningen stod deras bil parkerad hos sambons föräldrar i Eskilstuna. Vid några tillfällen hyrde de bilpoolsbilen på grund av det långa avståndet till sin egen bil. Syftet med resorna var ofta någon form av kvällsaktivitet och/eller att det inte fanns någon smidig kollektivtrafik för att ta sig dit de skulle. Paret använde även bilpoolsbilen för att storhandla. Olga är nöjd med kollektivtrafiken och använder sig mestadels av den under veckodagarna och dagtid. När Olga och hennes sambo ska storhandla använder de numera sin egen bil. När de har egen bil så används den ofta till att besöka släkt och vänner, speciellt då det sker kvällstid. Aspekter som smidighet, enkelhet och tidsbesparing lyfts fram som viktiga aspekter i valet av färdmedel. En annan aspekt som förefaller vara viktigt är känslan av frihet och att inte behöva anpassa sig till tidtabeller på tåg och bussar.

När ingen pool-bil finns tillgänglig

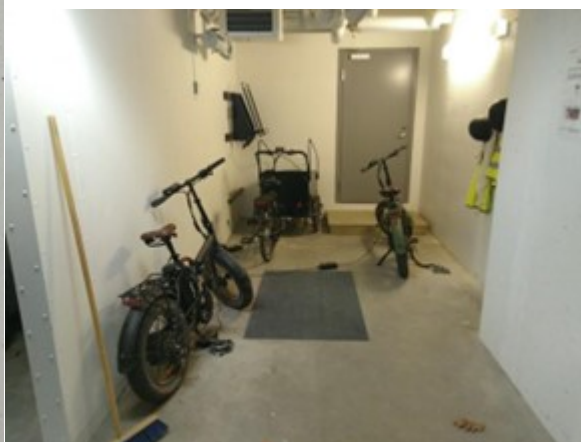
Det finns situationer då båda bilpoolsbilarna är bokade. När detta händer så hanterar användarna det på några olika sätt. En del kollar upp andra bilpoolsbilar i området kopplade till samma företag. Någon brukar ta sig in till city för att boka upp en bilpoolsbil. En del ställer in resan och eller planerar om resan till en annan dag. Hur den enskilde väljer att göra verkar bero på hur viktig de anser att resan är. Ju viktigare den är, desto mer ansträngning görs för att hitta alternativa lösningar.

Cykelpool

Enligt enkäten har omkring 20 % använt cykelpoolen i Blicken och ca 15 % i On Track. Cykelpoolen var inte på plats år 2018 när den tidigare enkäten genomfördes. Under 2020 stals cyklarna i båda bostadsrättsföreningarna (natten till 21 juni 2020 i Brf Blicken) och cyklarna har inte ersatts. I Blicken hade någon kilat in en sten så att dörren till cykelrummet inte kunde stängas. På grund av detta fick föreningen ingen ersättning från försäkringen och styrelsen säger att de inte har råd att köpa in nya elcyklar. Riksbyggen ersätter inte cyklarna eftersom det var bostadsrättsföreningen som slarvat med låsningen. Riksbyggen har lärt sig av sina misstag och har tecknat ett ramavtal för försäkring med företaget GoRide (för framtida etapperna i Haningeterrassen), som blager försäkring mot cykelstölder. Riksbyggen har även tecknat ett avtal med en cykelverkstad som föreningarna i Haningeterrassen kan kontakta om cyklarna behöver service (mot ersättning). Föreningen måste själv kontakta verkstaden när fel uppstår. I Brf Blicken går det femåriga bilpoolsavtalet ut under 2023 och framtiden för bilpoolen diskuteras.

Även i Brf On Track stals cyklarna i cykelpoolen. Enligt styrelsen i föreningen stals cyklarna ganska omgående, och föreningen fick ut ersättning från försäkringen för de stulna cyklarna, men har valt att inte ersätta cyklarna. [flytta text om cykelpool hit. Beskriv hur många cyklar och typer av cyklar som fanns i cykelpoolen i Blicken. Lägg till Rubrik till Zeldaj]

Båda föreningarna hade en cykelpool under några år innan cyklarna stals. I Brf On Track fanns det en cykelpool med två rawbikes (definitionsmissigt en moped klass 2, som högst kan köras i 25 km per timme) och en ellådcykel (se bild x nedan). I Brf On Track var det redan från början problem med bokningen av cyklarna. Från början sköttes bokningen av Sunfleet och sedan togs den över av företaget DonkeyRepublic. Cyklarna stals natten mellan 4 och 5 december 2019 och har inte ersatts av föreningen.



Bilder. Cykelpoolen i On Track (2018).

Cykelpoolen användes under den tid de fanns tillgängliga i Brf On Track och Brf Blicken. Johannes, som bor i Brf On Track, berättar att han hyrde lådcykeln för att skjutsa runt sin partner när hon hade skadat knät och hyrde elcyklarna när han fick besök och för att handla.

“Så cyklarna har vi faktiskt hyrt en hel del. Dom har jag, alltså jag vet inte hur mycket de har hyrts ut men jag är nog en av dem som hyrt mest. Jag tycker att det är skitroligt och värt det liksom”.

“Det tycker jag är jätteroligt, jag tycker det är skitnice. De är ju ganska dyra de där elcyklarna. Jag skulle lätt vilja ha en men, det är sjukt praktiskt. Istället för typ en flakmoppe. Kan man ha en sån? Det är jättekul. Sen min tjej pluggar ju miljö också. Så hon är ganska noggrann med vad vi gör, vad vi handlar och vad vi, ja”.

'Zelda' använde lådcykeln för att skjutsa dottern som tyckte det var helt underbart. Zelda, som tidigare bodde i Brf Blicken och som nu har flyttat till en annan lägenhet, använde lådcyklarna för att skjutsa sina barn och göra utflykter. Hennes son har en egen cykel och Zelda skjutsar sin dotter med lådcykeln.

“Och cyklarna har ju vi använt flitigt, elecyklar med sån här, lådcykel. Tills de blev faktiskt stulna. Det var vi jätteledsna över. Det enda vi skulle önska, om de fortfarande var kvar, det är att man inte behövde lämna in dem vid 10 på kvällen, eller att man kunde använda dem, jag minns inte exakt nu, men man skulle ha tillgång till dem 24 timmar om dygnet. Man kunde göra längre turer och använda dem mer. Men vi har använt dem flitigt och barnen har älskat dem”.

“Jag åkte oftast med barnen, på utflykter eller till kompisar, och inte tog bilen. Det är så roligt, för de, speciellt min dotter, hon tyckte det var helt underbart- Sen när de blev stulna, vi var så himla ledsna. Nu måste vi hoppa på bilen igen. Så den har vi ofta använt när det var som, när det har varit lite varmare, då har vi använt cyklarna jättemycket. Men annars, några gånger har jag varit och handlat med dem, och det har funkat jättejättebra”.

Zelda säger att hon hann använda cyklarna omkring 1,5 år innan de blev stulna. Det diskuterades om det skulle köpas in nya cyklar, men att det inte gjordes för att det skulle kosta pengar för alla medlemmar i bostadsrättsföreningen.

Zelda säger att det hände någon gång att cyklarna var bokade när hon ville använda dem för att handla och att hon då fick ta bilen. Ibland väntade hon och bokade cyklarna senare eftersom hennes dotter så gärna ville cykla med elcykeln. Så här säger Zelda om fördelarna med bil- och cykelpoolen:

“Det var så smidigt, själva grejen att det är, att det underlättar för vardagen, att man kan låna dem. Och det var inte stora summor alls, varken bilen eller cyklarna, att det fanns så tillgängligt. Ja, det finns alltid en lösning. Jag behöver inte dra in nån annan i att lösa mina problem, att bilen gick sönder. Det finns en lösning. Man är lite inne i ekorrhjulet och blir lite medveten om stressen i allting, men det underlättar vardagen. Och kanske att man väljer ett miljövänligare alternativ än att ta bilen och att man är, speciellt med cyklarna, att vi kunde röra på oss. Man kom ut och såg mer. Man var utomhus mer, det var det”.

Zelda säger att hon funderar på att köpa en lådcykel privat.

”Jag tycker det har varit lite av en besvikelse” – Malins syn på cykelpoolen

Malin säger att hon såg cykelpoolen som en rolig grej, men att det inte var något som påverkade hennes val av lägenhet. Hon hade tänkt testa cykelpoolen och tänkte att hon skulle

kunna använda elcyklarna till lite längre utflykter, men Malin blev besviken på cykelpoolen redan från början.

”Det har varit flera företag som har ansvarat för uthyrningen av cyklarna och det var väldigt, väldigt svårt att registrera sig till de här tjänsterna och det var faktiskt väldigt, väldigt svårt att få till att man hyrde cykeln. För ett år sen nu, vi hade två elcyklar och en lådcykel, eller lådvagn, och då blev de två elcyklarna stulna och sen har det inte blivit något mer med det”

”Ja, när vi ändå hade informerats att det skulle finnas elcyklar och att de skulle finnas tillgängliga och att det skulle vara relativt lätt, så hade jag ändå tänkt att det varit kul att ta en lite längre utflykt med en elcykel, eller få testa i alla fall, för vi har ju vanliga icke-eldrivna cyklar. Det var nog två år sen, att vi flyttat in hösten 2018, som vi försökte hyra nån gång, men det var så konstigt med vilka som förmedlar hyrtjänsten eller var det samma bolag, då de hette M, inte bilpoolen, men är det någon annan? Och så var man tvungen att registrera sig för en ganska konstig tjänst, för två år sen, för att registrera sig till. Och så var det lite oklart hur man ser vilken är ledig, så det blev lite antiklimax, ja, det hade varit kul att prova men då blev det bökigt och för mig i alla fall en besvikelse”

”Nej, det blev aldrig någon cykel [som vi hyrde av cykelpoolen]. Det var inte skött bra, jag tror de hade punka från första början. Jag vet inte om ingen anmälde det till dem som hade tjänsten eller om det var att det inte åtgärdats”

I kontrast till cykelpoolen verkar bilpoolen fungera bra och det är enkelt och smidigt att boka en bil. Eftersom Malin har en egen bil använder hon inte bilpoolen särskilt ofta, men hon har använt den någon gång när hon behövde en större bil.

”Ja, jag har varit anmäld och haft ett konto hos bilpoolen, för jag har en mindre bil och de bilar som står här är större bilar. Det var nån gång jag också hade användning för det. Vi kunde ta en av poolbilarna när vi skulle hämta en större grej [...] Det var inga konstigheter, det var lätt att anmäla sig, att hyra en bil. Men så länge jag har en bil är det inte ekonomiskt gynnsamt att hyra bil för längre sträckor, men vi behövde ha den i en halvtimme och då var det ingen större kostnad”

Resvanor och färdmedelsval

Som redan nämnts visar enkätens sk resedagbok att invånarna i Brf On Track, efter flytten dit 2018, reste med bil färre antal dagar i veckan. De använde bil ungefär två dagar i veckan före flytt och ca en dag efter. Kollektivtrafiken använde de något oftare per vecka, jämfört med före flytt. Även i Brf Blicken ökade användningen av kollektivtrafik i samband med att invånarna flyttade in år 2018, från två dagar i veckan före flytt, till tre dagar efter. Däremot fann vi i Blicken ingen signifikant förändring i antalet resdagar med bil per vecka.

Vår enkät efter inflyttning gjordes 2018, och den därpå följande enkäten hösten 2020. Mellan dessa två tidpunkter har resvanorna förändrats betydligt. Vi bedömer att detta åtminstone delvis beror på covid-19-pandemin. Resandet minskade kraftigt år 2020 i båda bostadsrättsföreningarna (vilket är i linje med förändrade resvanor i nationell statistik på grund av att fler personer arbetade hemifrån och inte reste). Antal dagar respondenterna inte har rest ökade från 0,3 dagar senaste veckan år 2018 till 1,4 dagar senaste veckan år 2020 och kollektivtrafikresandet har minskat kraftigt (halverats) mellan år 2018 och 2020. Bilresandet ligger på ungefär samma nivå som 2018, vilket tyder på att andelen bilresor har ökat. Cyklingen har även ökat från mycket låga nivåer. Dessa observationer ligger i linje med nationella och regionala observationer (Stockholm stad, 2022).

Personporträtt IV:

Så här hade ett illustrativt urval av personer vi intervjuat rest och organiserat sina vardagsliv:

'Robert och Olga' - multimodala resenärer

Robert är 32 år och bor i Brf Blicken. Han har sin mamma och en del vänner som bor i Dalsland och även kompisar i Göteborg och Linköping. Dessa personer besöker han flera gånger varje år i varierande omfattning. Det är många faktorer som påverkar hur Robert väljer att resa för att ta sig till dessa platser och vilka faktorer som avgör. Så här beskriver han det:

“Det beror på, jag brukar kolla på olika alternativ. Ibland hyr jag bil, ibland åker jag buss, och ibland åker jag tåg. Och ibland gör jag en variation av alla tre varianterna. Det är faktiskt priset för det mesta. Sen beror det på syftet med resan. Om jag vet att jag till exempel ska hälsa på min mamma, jag har en del vänner som bor i trakten där hon bor. Ska jag vara hemma en kortare period och hälsa på många kan det vara smidigt att hyra bil. Det beror lite på, men jag brukar alltid jämföra både pris och syftet med resan, och hur länge jag ska vara borta och sådär.”

Oavsett om Robert ska besöka sin mor eller vänner ute i landet så varierar hans val av transportslag. Ibland åker Robert hela resan kollektivt med tåg eller buss, ibland hyr han bil hela vägen och ibland hyr han bil i närheten av eller vid sin slutdestination. Det är framförallt priset och syftet med resan som avgör val av transport.

Till arbetet tar sig Robert till fots, ibland med buss om det regnar eller om han känner sig trött. Ska han träffa vänner i Stockholmsområdet så är det kollektivtrafik som gäller. På sena kvällar och helger kan det bli en Uber ibland, men oftast reser han kollektivt. Sedan ett par år tillbaka beställer han ofta livsmedel för hemleverans på nätet, för att slippa “släpa runt på matvaror”. Han använder bilpoolsbilen i föreningen ibland och det är då främst till ärenden som varar cirka 1–3 timmar, t ex att storhandla mat och/eller åka till ett köpcenter för att uträtta flera ärenden samtidigt. Han har även använt poolbilen för att åka till en badstrand när släkten varit på besök, och för att åka runt med tillresta släktingar för att besöka andra gemensamma släktingar i Stockholmsområdet. För resorna med bil som varar många timmar föredrar Robert att hyra bil från företag som har bättre priser (per dag). Dessutom så menar han att bekymret med att ladda bilen på vägen försvinner om han istället väljer en annan hyrbil än den som tillhör föreningen. “Det känns tryggare med en bil som inte behöver laddas.” Han beskriver att det blir mer osäkert och att han inte vet om man kan koppla in den i ett vanligt vägguttag eller om det krävs ett speciellt.

Även Olga är en multimodal resenär, dock med privat bil i hushållet. Så här organiserar Olga sina vardagliga resor:

Olga bor i Brf On Track tillsammans med sin partner. Till högskolan där hon studerar åker hon kollektivt och även när hon besöker sina föräldrar dagtid och en del andra resor som utförs på vardagar, dagtid. Sena resor eller resor som beräknas bli sena görs oftast med privat bil liksom de flesta inköpsresor och besök av specialbutiker med specifikt utbud. När Olga umgås med vänner verkar det vara mer varierat vad gäller av val av transportmedel. Så här säger Olga:

“Majoriteten av gångerna är det kommunaltrafik, men har jag tillgång till bil så föredrar jag bil. Då kan man åka hem när man vill, det beror på var personen bor, så jag behöver inte vara bunden till att tajma tåg och så.”

Olga har även använt bilpoolsbilen när deras egen bil av någon anledning inte varit tillgänglig. Den använde de när möjligheten att ta sig till en speciell plats var begränsad eller svår. Eller om det inte går att ta sig på "rimlig tid" som Olga uttrycker det. Samma inställning gällde även den egna bilens användning. "Istället för att ta en kommunal resa som kanske tar en timme på en kväll och tar en timme med bil, då tar man bil."

Vanebilisten 'Pernilla'

Pernilla bor med sin man i en lägenhet i Brf Blicken. Innan hon flyttade till Brf Blicken bodde hon i ett hus i Norra Söderby. Hennes man använder bilen för att pendla till arbetet och Pernilla reser med kollektivtrafik till jobbet och in till stan. Hon säger att det aldrig skulle falla henne in att ta bilen in till stan, eftersom det är dyrt och ont om parkeringsplatser.

"Nej, för det första tycker jag inte om att köra bil, och, nej usch, och det finns inga parkeringsplatser och det är dyrt. Och hej och hå, nej. Det är liksom ingen option för mig."

Till övriga resor använder Pernilla nästan uteslutande bilen. Hon veckohandlar med bil, använder bilen på helgen, för att hälsa på barn och barnbarn och för långväga resor inom Sverige. "Det skulle aldrig falla mig in att åka kommunalt på helgen".

Att ha bil är viktigt för Pernilla och när hon köpte lägenheten försäkrade hon sig om hon kunde hyra en parkeringsplats i fastigheten. Hon blev lovad en parkeringsplats, och dubbelkollade med säljaren att hon verkligen hade fått en parkeringsplats.

"Ja, det har lovats oss [parkeringsplats]. Annars hade vi inte flyttat in där, för att det är ju en frihet att ha bil hur man än vrider och vänder. Så det vill vi ha".

Hennes resvanor har inte förändrats så mycket sedan hon flyttat till Blicken. Hon har närmare till barnbarnen och kan gå dit. Bilen använder hon i ungefär samma utsträckning som tidigare.

Pernilla har registrerat sig till bilpoolen, men har ännu inte använt den. Hon har inte heller använt de andra mobilitetstjänsterna. Däremot säger hon att hon kanske kommer använda bilpoolen i framtiden. Den kan vara bra att ha om hon behöver en bil och hennes man inte är hemma.

Pernilla säger att de inte har några planer på att göra sig av med bilen.

"När man blir gammal och gaggig och inte ser någonting då kanske man gör sig av med bilen. Men inte än på ett tag. Det tror jag inte. Nu är vi ju pigga och friska"

Covid 19-pandemin - så påverkades 'Malins' resvanor

Malin är 27 år och bor i en lägenhet i Brf On Track tillsammans med sin sambo. Hon äger en bil som hon bl a använder för att handla tunga saker och för att besöka släktingar i Stockholmsområdet. När hon reser till Malmö för att besöka släktingar åker hon oftast tåg, men ibland tar hon bilen. Malin arbetar huvudsakligen i Nyköping, men ibland även i Gnesta. Före Covid-19-pandemin pendlade hon med kollektivtrafik till arbetet, vilket hon tyckte var avslappnande och skönt, även om det krävde att hon anpassade sig till tidtabellen.

"Ja, jag tyckte det var väldigt avslappnande [att resa med tåg]. Jag tyckte det var skönt att vakna på tåget, så att säga, när man går hemifrån klockan 6, för då fanns den tiden att sitta och ta det lugnt, dricka sitt morgonkaffe i lugn och ro och börja arbeta lite grand, om det är någonting man vill få gjort på morgonen. Men det är jobbigt så klart att ha fasta tider, som man måste förhålla sig till. När man har bil, då går jag hemifrån när det passar mig. När jag åker tåg måste jag ha en tidtabell att förhålla mig till".

När Covid-19-pandemin bröt ut arbetade hon hemma flera dagar i veckan och behövde inte pendla till arbetet lika ofta och hon började åka bil för att undvika smitta. Efter pandemin kommer Malin troligtvis kunna fortsätta att jobba hemma några dagar i veckan och, om hon jobbar kvar på samma ställe, kommer det bli för dyrt att pendla med kollektivtrafiken.

”Så länge jag jobbar och har det pendlingsavståndet, nära tio mil per dag, så även om jag tycker att det är viktigt med kollektivtrafik ur miljösynpunkt, så faller det ofta tillbaka på ekonomin. Nu har vi börjat få lite friare tyglar på min arbetsplats att arbeta hemma och det kommer även vara så efter pandemin. Då blir det svårt för pendlingskortet som man köper, en Movingo-biljett kallas det. Den kostar ändå 3 000 kr per månad, om man inte åker varje dag så känns det att det är mycket pengar som brinner inne, särskilt då det inte kostar 3 000 kr att åka bil, de dagar man faktiskt åker”.

Diskussion och slutsatser

Sammanfattningsvis har våra studier av de två bostadskvarteren visat att lägre antal dyrare parkeringsplatser än det genomsnittliga för stadsdelen, kombinerat med ett lättillgängligt utbud av annan mobilitet, dvs kollektivtrafik och fordonsdelning, kan ha effekter i önskad riktning, dvs. mot lägre bilinnehav och minskad andel bilresor i invånarnas färdmedelsfördelning. Vidare förbättrar mobilitetstjänsterna i många fall boendes tillgång till mobilitet (t.ex. genom att få tillgång till bil- eller cykelpool vid behov).

Den här rapporten har dock visat att det även saknas viktiga element (både fordon/infrastruktur och tillgång till rätt kompetens) för att användningen av bil- och cykelpool ska växa och spridas ytterligare. Rapporten visar även att bilinnehav och resmönster är tätt sammankopplade med utbudet av parkeringsplatser i närområdet samt med andra vardagsaktiviteter som invånarna deltar i. Detta innebär att åtgärder utanför fastigheten också kan behövas för mobilitetstjänsterna ska växa och ersätta biltrafik i större utsträckning än idag (c.f. Cass and Faulconbridge, 2016).

I följande stycken nedan diskuteras mer specifika slutsatser kring parkering, fordonsdelning respektive resvanor och bilinnehav. Därefter följer en diskussion av utvärderingsmetoderna.

Hur boende parkerar och hur utbudet av parkering påverkar bilinnehav

I båda bostadsrättsföreningarna som studerats i den här rapporten har antal parkeringsplatser inom fastigheten (det s.k. parkeringstalet) begränsats (jämfört med hur många parkeringsplatser som normalt krävs av byggaktören). En farhåga bland kommunala tjänstepersoner är att det begränsade antalet parkeringsplatser leder till många parkerade bilar på gatan. Våra utvärderingar visar att samtliga parkeringsplatser inom fastigheten är uthyrda samt att det är kö till parkering. Samtidigt finns det gott om lediga parkeringsplatser i närområdet. Våra studier tyder dessutom på att antalet lediga parkeringsplatser i området har ökat med tiden. Problemet verkar vara att boende upplever att det finns en brist på gratis (eller billiga) parkeringsplatser i närhet till bostaden. Några boende tycker även att det är svårt för besökare att hitta en parkeringsplats i närhet till bostaden.

Våra studier tyder även på att begränsningen av parkeringsplatser (samt parkeringsavgiften) bidrar till ett lägre bilinnehav. Det finns dels personer som väntar med att skaffa bil tills de har fått en parkeringsplats, dels personer som väljer att göra sig av med bil på grund av bristen på parkering. Gemensamt för många av de som under en period inte har fast parkeringsplats i bostadsrättsföreningen är att de har provat flera olika parkeringslösningar. Under en period gick det exempelvis att stå gratis i anslutning till brf On Track där ett hus skulle byggas. Någon hyrde en plats i ett annat parkeringsgarage i närheten av det egna

boendet, någon åkte runt i kvarteren och letade efter parkering och ett par hushåll parkerade bilen hos föräldrar då de inte använder bilen. Samtliga av de som inte hade fast parkeringsplats och istället försökte hitta alternativa sätt att parkera bilen har antingen gjort sig av med sin bil eller hyrt en parkeringsplats i den egna föreningen eller i ett närliggande garage. Ett par stod i kö för parkeringsplats i drygt ett år och köpte bil direkt därefter. Slutsatsen man kan dra är att det låga parkeringstalet i föreningen har bidragit till att perioden med bil förkortades med motsvarande tid som de stod i kö. Den upplevda höga kostnaden och den relativt långa kötiden för parkeringsplats dessutom bidragit till att vissa gjort sig av med bil. Ett exempel på detta är Marianne som sålde bilen eftersom det var jobbigt med boendeparkering på gatan.

Cykelparkering finns även i båda bostadsrättsföreningarna. I Brf Blicken finns det inga cykelparkeringsplatser utomhus och de platser som finns är svåråtkomliga. Det finns dessutom inget utrymme för större cyklar, t.ex. lådcyklar i cykelgaragen. I Brf On Track ligger cykelparkeringen i direkt anslutning till gatan och är lättåtkomliga. Det finns dessutom cykelparkering utomhus. Det har dock varit problem med cykelstöld i garagagen och cyklarna i förråden bedöms vara av lägre värde.

Slutsatsen är att det lägre antalet parkeringsplatser har bidragit till ett lägre bilinnehav i båda bostadsrättsföreningarna. Samtidigt finns det i båda bostadsrättsföreningarna gott om lediga parkeringsplatser i området som kan användas av boende i bostadsrättsföreningarna. För att ytterligare bidra till ett minskat bilinnehav bör även utbud av parkering i närområdet begränsas.

Hur användningen av fordonspooler utvecklas

Bilpool är fortfarande en marginell företeelse i Region Stockholm (ca 2% av befolkningen är medlemmar i bilpool), men bland invånarna i de studerade husen blev, tämligen omgående, en betydligt större andel än så användare av bilpoolen. Enligt våra enkäter har ca en fjärdedel av hushållen i båda föreningarna använt den bilpool som ingår i boendet åtminstone en gång. Vidare går det genom enkäterna att spåra en förändring i vem som använder bilpool. Precis efter inflyttning verkar bilpool ha använts mest av hushåll utan bil, och år 2020 (några år senare) har allt fler hushåll med tillgång till egen bil börjat använda bilpool. Enkäterna visar även att det främst är hushåll med två eller fler vuxna som använder fordonspoolerna.

Framgångsfaktorer bakom ökad bilpoolsanvändning verkar enligt intervjuerna med de boende vara åtminstone följande:

- Enkelt att boka bilar och administrera/ändra sitt medlemskap och sina bokningar
- God tillgänglighet och närhet till vid huset samt synliga poolbilar
- Möjligheter och påminnelser om att testa bilpoolen
- Att det i målgruppen finns önskade aktiviteter för vilka bil behövs ibland (men inte dagligen). Då används bilpoolen för att nå aktiviteter som inte är alltför långt bort, men ändå upplevs svåra att nå med t ex cykel eller kollektivtrafik.
- Tidigare vana att ha och använda bil - några som gjort sig av med egen bil har satt det i samband med möjligheten att testa och använda bilpoolen, och andra som har kvar en bil har sett möjligheten att ha tillgång till en andra bil för särskilda typer av ärenden
- Relativt låg kostnad för bilpoolen (jämfört med privatägd bil)

Det går även att skönja en förändrad syn och förväntan på bilpoolerna. Under intervjuerna år 2017 (och 2018/2019) fanns det en oro bland många att bilarna i bilpoolen inte kommer att vara tillgängliga när de behövs. En person nämnde att hon inte kände till någon som säger att bilpool fungerar. Efter inflyttning (2018/19) fanns en person (Sofi) som sa att hon var medlem i bilpoolen, men att hon "glömmer bort att den finns" när hon skulle behöva den. Några år senare, år 2020/21, verkar bilden av bilpoolen ha förändrats. Sofi använder exempelvis regelbundet bilpool, och hon tycker att det är smidigt att hyra bil och slippa trängselskatt och service. Hur synen på bilpool förändras med tiden är något som behöver studeras vidare i mer detalj.

En ytterligare framgångsfaktor skulle naturligtvis kunna vara kontinuitet, d v s att mobilitetstjänsterna finns tillgängliga utan avbrott, i flera års tid, vilket inte alltid varit fallet. Särskilt för cykelpoolen har avbrotten varit legio och cykelpoolen upphörde helt i båda bostadsrättsföreningarna inom loppet av ett par år. Orsaker till detta verkar bland annat vara att det har saknats försäkringar (tex vid stöld) och rutiner och anlidade leverantörer för att serva och reparera cyklarna. En informant berättar exempelvis att det var punktering på cyklarna redan från början i On Track. I Brf On Track var det dessutom problem med bokningssystemet redan från starten, och operatören för bokningssystemet ändrades flera gånger. Det fanns en mycket tydligare organisatorisk struktur för bilpoolerna och också ett avtal för att garantera att bilpoolen ska finnas kvar i fem år. En liknande struktur skulle behövas för cykelpoolen. Det är viktigt att cyklarna finns tillgängliga och att boende känner att de kan lita på att de fungerar och finns tillgängliga för att tjänsten ska fungera, växa och få nya användare.

Vi har alltså kunnat se att intervjuerna, mot bakgrund av statistiken över användningen, ger ett tämligen rikt underlag för att besvara våra frågor kring hur bilpoolen etableras lokalt och hur användningen kan öka och till viss del ersätta egen bil. Det framkommer här tydligt att den administrativa processen kring införande och vidmakthållande spelar roll för användningen. För att utvärdera den processen har vi använt möten och intervjuliknande samtal med de inblandade aktörerna, samt dokumentstudier.

Bilpoolen fungerar mycket bättre än cykelpoolen, men det finns även problem med bilpoolen, särskilt i On Track. Bilpoolsleverantören Sunfleet förändrade sin affärsmodell några år efter inflyttningen i On Track och gick då över till mer exklusiva bilar. Priserna höjdes då betydligt, med upp till 70 %. Övriga större prishöjningar kan bli ett problem för de som sålt bilen under förutsättning att det finns en bilpool att tillgå till en viss kostnad. Vidare såg vi i On Track att personer i styrelsen inte verkar uppleva bilpoolen som föreningens egen, utan snarare ser det som att de hyr ut parkeringsplatser till bilpoolsföretaget M.

Slutligen såg vi att "andragångsköparna" av bostadsrätter inte får tillräckligt med information om mobilitetstjänsterna. Bilpoolsleverantören OurGreenCar i Brf Blicken uppger t ex att de inte får information om vem som flyttar in, och därmed inte kan erbjuda dem prova-på-erbjudanden och ge information om bilpoolen.

Bilpool och cykelpool används främst av personer i hushåll med minst två vuxna. Detta kan bero på att dessa hushåll i större utsträckning har aktivitetsmönster där mobilitetstjänsterna behövs. Flera singelhushåll verkar inte behöva bil i vardagen och använder därför inte tjänsterna.

Cykelpoolen används främst av personer i hushåll med bil. Detta skulle kunna innebära att cykelpoolen ersätter resor som annars skulle ha gjorts med bil. Bilpool i dessa hushåll skulle

även kunna ersätta den andra bilen i hushållet eller göra att de inte skaffar en andra bil. Det kan också leda till fler bilresor och ökad tillgänglighet.

Intervjuerna ger vissa ledtrådar till invånarnas motiv för användning av Brf:ens bilpool. Ett exempel på det är de invånare som i samband med att de blev pensionärer minskade sitt dagliga resande, främst på grund att de inte längre hade ett arbete att resa till. Flera av dem menade att bilpool skulle kunna ersätta den privata bilen, men att de i åtminstone i början (enligt intervjuerna gjorda strax efter inflytt, 2018) kände sig osäkra på om det skulle finnas en pool-bil när de behövde den, och därför hade kvar egna bilen. Men vi såg även exempel på pensionärer som faktiskt sålde egna bilen när de flyttade till Blicken (två av dem som har intervjuats). Ett annat motiv för att börja använda bilpool såg vi bland personer mitt i yrkeslivet som blivit av med tjänstebil eller vars leasingkontrakt gått ut. Vissa av dem slutade i samband med dessa förändringar att tillgång till egen bil, och upptäckte att de klarade sig bra med kollektivtrafik och fordonspoolerna.

När det gäller farhågor respektive upplevda nackdelar med bilpoolerna framkom bland annat farhågor kring elbilarna i Blicken (bilpoolen OurGreencar) att batteriet skulle ladda ur under resa, dvs att räckvidden var begränsad för ärenden på längre avstånd. Nackdelar som nämndes i On Track (bilpoolen M) var högt kilometerpris. Och i bägge husen/bilpoolerna nämndes nackdelen att prissättningen inte är anpassad för längre hyresperioder, samt farhågan att inte någon bil skulle vara tillgänglig när man behövde en (med kort varsel). För främst On Track/M, men i vissa fall även för Blicken/OurGreencar, fanns synpunkten att man önskade en enklare bil med lägre pris. I Blicken nämndes även nackdelen att det inte är tillåtet att ha hund i OurGreencars bilar. Känsla av ägandeskap av bilpoolen saknas i On Track. Personer i bostadsrättsföreningen styrelse säger att det inte är deras bilpool, utan att M hyr ett antal parkeringsplatser av föreningen. Dessa personer menar därför att det är felaktigt att kommunicera att "föreningen har en bilpool".

Genom intervjuerna som gjorts 2021 har vi kunnat följa hur förväntningarna på bilpoolerna förändrats. Farhågan att bilarna i bilpoolen inte kommer att vara tillgängliga när de behövs förefaller ha minskat. Dessutom verkar medvetenheten om bilpoolen som ett möjligt alternativ ha ökat. I första omgången intervjuer efter inflytt finns exempel på att man inte övervägt alternativet bilpool för en viss resa eftersom man då, i den konkreta vardagliga planeringen, inte tänkt på att bilpoolen fanns. Men den typen av utsagor förekommer knappt alls i den senaste omgången intervjuer. Däremot tas följande typer av fördelar upp i samtliga intervjuomgångar:

- att ett par timmars - därmed inte alltför dyr - bokning räcker för många typer av ärenden
- att slippa bära tunga saker
- att slippa åka buss, trängas och genomföra bussbyten
- att inte behöva tänka på för fordonskatt, försäkring, trängselskatt, service av bilen, och att när det är nåt fel på bilen kunna lösa detta genom att chatta med bilpoolens kundtjänst

Från att vara en mycket marginell praktik med få utövare har bilpoolsanvändningen spridits till alltfler av husens invånare. I båda fastigheterna har mellan 20 och 25 % av de som svarat på enkäterna använt bilpool åtminstone en gång. Vidare går det att se en förändring i vem som använder bilpool. Strax efter inflyttning verkar bilpool ha använts mest av hushåll utan

bil, och år 2020 (några år senare) har allt fler hushåll med tillgång till egen bil börjat använda bilpool. Som en jämförelse kan nämnas bilpools-användning fortfarande är en marginell förekomst i Region Stockholm, ca 2% av befolkningen är medlemmar i en bilpool.

I de undersökta husen används fordonspoolerna främst av personer i hushåll med minst två vuxna. Detta kan bero på att dessa hushåll i större utsträckning har aktivitetsmönster där mobilitetstjänsterna behövs. Singelhushåll i alla åldrar verkar i låg grad behöva bil i vardagen och använder därför i lägre grad tjänsterna.

På längre sikt förefaller de avgörande huruvida användning av bilpool/cykelpool blir etablerade praktiker, och att användarna kan lite på att poolerna blir långvarigt bestående. Detta innebär bland annat att fordonspoolerna tas om hand om av bostadsföretaget eller annan aktör, och att erbjudandena därmed är stabila. Från ett MLP-perspektiv kan dessa praktiker ses som nischer som behöver institutionaliseras för att kunna växa.

Färdmedelsval och bilinnehav

Processen som leder fram till att några väljer att köpa bil eller göra sig av med den innebär ofta att något i livet förändras på något sätt. Det är ett flertal orsaker som förklarar förändrat bilinnehav, de huvudsakliga är bostadens geografiska läge och därmed tillgång till kollektivtrafik, arbetets geografiska placering, bostadens placering, ekonomi, förändrad familjesituation, en pågående pandemi, ålder och möjligheten att kunna upprätthålla sociala relationer.

Kombinationen av färre parkeringsplatser och lättillgänglig bilpoolsbil i bostadsrättsföreningen har också visat sig vara av betydelse och vägs in i valet att fortsätta köpa eller göra sig av med bil. Ofta sammanfaller flera orsaker under processen. Exempelvis; skilsmässa, dålig ekonomi, svårt och/eller dyrt med parkering, kombinationen pandemi och nytt arbete som kräver längre och enskild pendling, ett utgående leasingavtal och tillgång till bilpoolsbil eller ålder kopplat till ekonomi. Faktorer som spelat in i processen att köpa bil är längtan till den frihet de anser att en bil ger kopplat till rådande pandemi och befarande kommande pandemier.

Det förefaller som att införskaffande av bil även kan vara av mer spontan eller tillfällig karaktär. Exempelvis att en förälder hade en firmabil som inte användes som sonen med sambo fick möjlighet att förfoga över, liksom att en annan fick full tillgång till föräldrarnas "familjebil". Införskaffandet av bil kan även vara av mer tidsbegränsad karaktär, exempelvis att en informant som bestämde sig för att ha en sommarbil för aktiviteter och utflykter. För att efter sommaren sälja bilen.

Personer inom en grupp vi kallar 'multimobila urbanresenärer' kännetecknas främst av att de bor i områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik, de arbetar, har flera former av sociala relationer, såsom släkt och vänner och fritidsintressen som gör att de transporterar sig till olika platser med hjälp av ett varierande slag av transportmedel. En del inom gruppen har även släkt och vänner i andra delar av landet och utomlands. Vanligt förekommande är att de även använder andra typer av mobilitetstjänster, såsom att handla på Internet för hemkörning av mat, möbler, elektronik och apoteksvaror men även utkörning av varor till upphämtningsställen i närheten av bostaden. Ett annat kännetecken inom denna grupp är att civilstånd, arbete och bostad förändras över tid vilket i sin tur påverkar de val informanten gör mellan olika mobilitets-alternativ.

De ekonomiska aspekterna finns i stort sett alltid med oavsett om för dem som väljer att köpa egen bil eller göra sig av med bil.

För många verkar tillgång till egen bil, bilpoolbil eller hyra bil av andra företag vara ett komplement till kollektivtrafik och till andra typer av mobilitetstjänster såsom hemkörning av varor.

Föräldrar som lånar bil av sina barn och vice versa. Pensionerade föräldrar lånar bil av sina barn, och unga lånar av sina föräldrar. Likaså finns det en "skjutskultur" invävd i hushåll där barn och föräldrar bor i nära eller förhållandevis nära varandra. Föräldrar skjutsar och hämtar sina vuxna barn och de vuxna barnen skjutsar sina pensionerade föräldrar.

Reflektion kring studiens utvärderingsmetoder

Var och en av utvärderingsmetoderna visade sig ge intressanta resultat för studiens olika frågeställningar:

- Intervjuerna gav fylliga beskrivningar av *hur och varför resvanor bibehålls respektive förändras* de första ca tre åren i de två nya bostadshusen med flexibla p-tal.
- Enkäterna gav indikationer på *i vilken grad bilinnehav, bilpoolanvändning och färdmedelsval förändrades* samt *fördelningen* av sådan förändring på *olika ålders- och hushållskategorier*.
- Data från *fordonsregistret* om bilar registrerade på de två husens adresser gav *viss säkerhet kring frågan om mätfel* visavi enkätens data om bilinnehav.
- Inventeringar av P-platser i en radie på ca 500 m runt husen visade bl a *vilka alternativ till att hyra p-plats i egna Brf:er som finns* (och funnits) *tillgängliga*. Beläggningsräkningarna på ett urval p-platser gav indikationer såväl på ev. brist eller överskott på p-platser i bostadsområdena, som på dygnsvariationer i beläggningen, vilket i sin tur gav vissa ledtrådar om hur stor andel av de privata bilarna som används (eller parkeras om) dagligen.
- Samtal med representanter för Brf:er, deras förvaltare samt leverantörer av fordonspooler *förklarade hur och varför förändringar skett i tillgången på parkering, fordonspooler och övriga mobilitetserbjudanden* kopplade till de flexibla p-talen.

Dessutom skapade varje typ av datainsamling ledtrådar kring intressanta aspekter som kunnat följas upp med någon av övriga metoder. Exempel på detta är:

- Intervjuer med invånare visade tidigt att samtliga ca tre cyklar i cykelpoolen stulits (faktiskt i bägge Brf:erna under samma år), vilket gjorde att vi kunde följa upp detta i samtal med representanter för Brf:er, förvaltare och leverantörer av fordonspooler. På så sätt fick vi reda på hur det var med försäkringar samt vilka beslut Brf-styrelserna respektive övriga aktörer fattade som bidrog till nedläggningen av cykelpoolerna.

Utöver att metoderna så att säga befruktade och stödde varandra innebar studiens karaktär av långtidsuppföljning av de två husen och deras invånare vissa specifika typer av resultat:

- Att intervjuerna gjordes i tre omgångar gav möjlighet att se hur processer kring att göra sig av med respektive skaffa bil kan vara långsiktiga, d v s ske genom omständigheter och beslut i hushåll över ca ett par års tid. Ett exempel på det ger Mariannes berättelse (under "Personporträtt I:" ovan).
- Att även enkäterna gjordes i tre omgångar innebar att vi kunde se långsiktiga mönster i hur det gick till att börja, respektive sluta använda husens bilpooler. Ett exempel på detta finns i redogörelsen för bilanvändning i Sofies hushåll (under "Personporträtt I:" ovan).

Vi menar att hela ovanstående avsnitt (Diskussion och slutsatser) ger exempel på hur möten, intervju liknande samtal med inblandade aktörer och dokumentstudier kan användas för att utvärdera hur de processer ser ut där resmönster förändras i nybyggda flerfamiljshus flexibla parkeringstal förändras.

Rekommendationer beträffande flexibla parkeringstal och delad mobilitet

Kommunen bör ta hänsyn till utformningen/förvaltningen av mobilitetstjänster i sina parkeringstal. Det är inte samma sak att ställa dit ett par cyklar som att ha ett system med bokning och service av cyklar. Detta visar att det behövs såväl kontinuerlig service av cyklar, bra system för bokning, som försäkring om cyklarna blir stulna. I bägge bostadsrättsföreningarna stals cyklarna och ersattes inte p g a bristfälliga försäkringar. Dessutom fungerade inte bokningssystemet tillfredsställande i Brf On Track.

Samma rekommendationer gäller även bilpoolerna. Pris och utformning av bilpoolen är viktigt att ta hänsyn till, exempelvis antal fordon och prisstruktur. Kostnaden för en bilpool i Brf Blicken är exempelvis 49 kr per timme (med fria km) och i Brf On Track 75-85 kr i timmen plus 1 –2 kr per kilometer. Denna prisskillnad påverkar med största sannolikhet användandet av bilpool och i vilken utsträckning den ses som ett alternativ till privatägd bil.

Det är viktigt att mobilitetstjänsterna är synliga och lättillgängliga för att underlätta användandet. I On Track finns bilpoolen utomhus och är lättillgänglig och synlig, medans den ligger i ett parkeringshus i Blicken och är mindre lättillgänglig. I Blicken var cykelpoolen synlig och lättillgänglig, vilket kan ha bidragit till en högre stöldrisk.

Det gavs gott om information och prova-på erbjudanden för såväl kollektivtrafik som fordonspooler och hyrbilar till förstagångsköparna av bostadsrätterna. Vår rekommendation är att prova-på erbjudanden även bör ges till de som köper en lägenhet senare.

Viktigt att tjänsterna (materiellt och organisatoriskt) finns kvar under en längre tid. Cyklarna i cykelpoolen i bägge fastigheterna blev stulna och ersattes inte. Rutiner kring service och var bristfälliga. För bilpoolen fanns det en tydligare struktur. Men även här ändrades bilpoolerbjudandet betydligt i ett av husen (On Track), och till följd av detta blev det betydligt dyrare att boka en bil.

Det var mycket få av de som flyttade in som hade erfarenheter av att använda bilpool eller cykelpool, och det tog därför tid för invånarna att börja använda och organisera sina vardagsaktiviteter kring bilpool och cykelpool. Därför är det extra viktigt att erbjudandena kan garanteras under flera års tid. För att detta ska fungera behövs en överenskommen ansvarsfördelning mellan aktörerna.

Slutligen har vi observerat att parkering fortfarande i någon mån subventioneras i föreningarna. Bostadsutvecklarna borde ta ut avgifter som täcker bygg- och driftskostnader, så att det blir lägre efterfrågan på parkering vid högre kostnadstäckning. Föreningen bör sedan kunna välja om den vill ändra avgifterna. Kommunen borde kunna utveckla sina riktlinjer kring detta. Ur ett rättviseperspektiv är det önskvärt att högre avgifter kan leda till lägre hyra/eller bättre tjänster.

Referenser

- Andersson, M.; Mandell, S.; Thörn, H.B.; Gomér, Y. (2016) The effect of minimum parking requirements on the housing stock. *Transp. Policy* **2016**, *49*, 206–215, available at: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.05.005> Accessed 2024-06-27.
- Antonson, H., Hrelja, R., & Henriksson, P. (2017). People and parking requirements: Residential attitudes and day-to-day consequences of a land use policy shift towards sustainable mobility. *Land Use Policy*, *62*, 213-222.
- Boverket (2018) Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling. Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder. I: *PBL kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen*, tillgänglig på: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/ Besökt 27-06-2024.
- DN (2024) Malmöbaserad bilpool som går med vinst. Dagens Nyheter, lördag 20 april 2024.
- Cass, N.; Faulconbridge, J. (2016) Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice, *Transport Policy*, Volume 45, Pages 1-14: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X1530041X>
- Envall, P.; Johansson, P. (2014). *Parkeringsavgifter och parkeringstal i bostadshus byggda 2000–2011 i Stockholm*; Arbetsrapport; Trafikutredningsbyrån: Stockholm, 2014; pp. 1–26.
- Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020) *Framtiden för parkering och nya bostäder*. Tillgänglig på: [Framtiden för parkering och nya bostäder - Fastighetsägarna \(fastighetsagarna.se\)](https://www.fastighetsagarna.se/ramtillag/2020/04/2020-04-20-framtiden-for-parkering-och-nya-bostader)
- Guo, Z. (2013a). Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City. *Journal of Transport Geography*, *26*, 18-28: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.08.006>
- Guo, Z. (2013b). Residential Street Parking and Car Ownership, *Journal of the American Planning Association*. *79*(1), 32-48: <https://doi.org/10.1080/01944363.2013.790100>
- Johansson, F, G. Henriksson, P. Envall (2019) Moving to private-car-restricted and mobility-served neighborhoods: The unspectacular workings of a progressive mobility plan. *Sustainability*, *11*(22), 6208; <https://doi.org/10.3390/su11226208>
- Kriukelyte, E & F. Johansson (u.å) From Shared to Residential Mobility Services? Carsharing and bike-sharing development under the influence of Flexible Parking Requirements. Manuscript Draft, submitted to *Journal of Transport Geography*.
- Kupersmidt, J., & Henriksson, G. (2014). Vem saknar en p-plats?: Bostadsrättsinnehavares syn på boendemiljö, egen bil, fordonspooler och mobilitetstjänster.
- Lundin, P. (2008) *Bilsamhället: Ideologi, Expertis och Regelskapande i Efterkrigstidens Sverige*; Stockholmia: Stockholm, 2008.
- Manville, M. (2013). Parking Requirements and Housing Development- Regulation and Reform in Los Angeles. *Journal of the American Planning Association*, *79*(1), 49-66: <https://doi.org/10.1080/01944363.2013.785346>

Markstedt, Anders och Fredrik Johansson (2014) Detaljplanering och projektering av nya lösningar (för bostadsprojekt med flexibla parkeringstal, delprojekt 3b). RAPPORT, WSP Analys & Strategi, Stockholm-Globen. www.wspgroup.se

Marsden, G. (2014) Parking Policy, in: *Parking Policy, Parking Issues and Policies* (Transport and Sustainability, 5, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, pp. 11-32: [10.1108/S2044-994120140000005016](https://doi.org/10.1108/S2044-994120140000005016)

Millard-Ball, A. West J., Rezaei N., Desai, G. (2020) *How the Built Environment Affects Car Ownership and Travel: Evidence from San Francisco Housing Lotteries*. 35, 2020, University of California, Report No.: UC-ITS-2019-26: <https://escholarship.org/uc/item/7tw5x9p7>

Shoup, D. (1997) The High Cost of Free Parking. *Journal of Planning Education and Research*, 17 (1997), pp. 3-20: <https://escholarship.org/uc/item/4vz087cc>

Schreine, H.; Marsalek, J. Innovative Stormwater Management in Canada—The way forward. *Water Qual. Res. J. Can.* 2008, 44, V-X: https://www.researchgate.net/profile/Hans_Schreier2/publication/269128169_Innovative_Stormwater_Management_in_Canada/links/599b170545851574f4ac62d0/Innovative-Stormwater-Management-in-Canada.pdf

Smith, G., Sochor J., Karlsson M.I.C (2019) Adopting Mobility-as-a-Service: An empirical analysis of end-users' experiences, ICoMaaS 2019 Proceedings, 86-98

SOU (2021) *Stärkt planering för en hållbar utveckling*. Betänkande av utredningen Samordning för bostadsbyggande, SOU 2021:23, 412 p: [Stärkt planering för en hållbar utveckling - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/491313/publications/591313)

Sprei (2022) *KomPark- Kommunala parkeringsstyrmedel för energieffektiva städer*. Forskningsprojekt, 2020 – 2022: <https://research.chalmers.se/project/9746>

Stockholm Stad (2015) *Riktlinjer för Projektspecifika och Gröna Parkeringstal i Stockholm för Bilparkering*. Beslutad i KF. 2015-10-19; Stockholm Stad.

Stockholm stad (2022) *Miljöbarometern*, trafik, bilinnehav: <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/bilnehav/table/>

Weinberger, R. (2012). Death by a thousand curb-cuts: Evidence on the effect of minimum parking requirements on the choice to drive. *Transport Policy*, 20, 93-102: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.08.002>