



Parkeringslösningar
för en växande stad

Kicki Lamminen
VILL BYGGA PÅ
PARKERINGARNA

Flexibla p-tal lösning på

Flexibla parkeringstal som är anpassade efter målgrupp och geografiskt läge. Så vill Kicki Lamminen på NCC att framtidens p-tal ska se ut. Dessutom drömmer hon om attityd-förändringar och en infrastruktur som inbjuder till kollektivt resande.

Eftermiddagskommersen är i full gång i Gamla stan. Turister blandas med butiksinnehavare och boende. På kullerstengatorna och i gränderna dominerar trafiken av fotgängare, få bilar syns till i vimlet.

– I den här stadsdelen är det inte lätt att hitta parkering! konstaterar Kicki Lamminen, t.f. regionchef för NCC Boende Stockholm.

Kicki Lamminen beskriver bostadssituationen i Stockholm som akut. Av de lägenheter som nyproduceras är alldeles för få en- och tvårummare.

– Eftersom kommunernas krav på parkeringsplatser är desamma oavsett storlek på bostäderna drabbas byggandet av små bostäder, säger hon.

Dyrt för byggbolagen

Kicki Lamminen förklarar att parkeringsplatser – i synnerhet parkering i garage – är en tung investeringspost. Dessutom, menar hon, innebär nyckeltalen i praktiken att bilfria bostadsköpare subventionerar parkeringsplatserna för dem som har bil.

– Vi kan ju inte gärna säga att »om du ska ha parkering kostar lägenheten 200 000 kronor extra«...

Målgruppsanpassade och geografiskt anpassade parkeringstal skulle lösa många knutar: Unga och äldre är inte lika bilbenägna som andra och boende i centrala lägen har ofta valt bort bilen för att kunna köpa en dyrare lägenhet.

– Många kommuner är låsta i sina uppfattningar om p-tal och har dessa som planeringsinstrument för samhällsbyggandet. Dialogen mellan byggherrar och kommunen utblir ofta, vilket är synd, säger Kicki Lamminen.

Unga väljer bort bilen

Kreativa parkeringslösningar i all ära. Den verkliga utmaningen, menar Kicki Lamminen, är att få till en attitydförändring vad gäller bilägande. Kanske är det en generationsfråga, faktum är att allt färre unga stockholmare tar körkort.

– Jag tror att det redan är på gång. För yngre människor är det inte självklart på samma sätt som för äldre generationer att äga bil. Ju fler som väljer bort egen bil, desto snabbare kan vi bli av med synen på parkeringsplatser som »heliga kor«.

Hon tillägger:

– Att det från kommunalt håll samhällsplaneras utifrån ett högt bilägande signalerar att människor förväntas ha egen bil. Man måste bli bättre på att underlätta för bilpooler, göra bättre cykelvägar och bygga ut kollektivtrafiken för att folk ska välja bort bilen.

Vill bygga bostäder på markparkeringarna

Om Kicki fick bestämma skulle hon generellt sätta parkeringstalen i underkant och målgruppsanpassa dem. Drömscenariot är att bilen ska minska i betydelse och att dagens stora markparkeringar i framtiden ska bli ytor att bygga bostäder på.

” Vi måste bli av med synen på parkeringsplatser som »heliga kor«.



DETTA ÄR KICKI LAMMINEN

Karriär i korthet: Har tidigare jobbat på Svenska Bostäder, JM och Veidekke. Numera t.f. regionchef för NCC Boende Stockholm.

Bostad: Villa i Huddinge.

Intressen: Pyssla med huset och i trädgården.

Bästa mat: Italienskt är aldrig fel, är förtjust i all typ av Medelhavsmat.

Favoritresmål: Italien eller landsstället i Kristinestad (Finland).

Världens häftigaste byggnad: Pantheon i Rom.

Dold talang: Jag har gröna fingrar!



bostadsbristen



► Cykelparkeringshus i Amsterdam, Nederländerna. FOTO: ISTOCKPHOTO

7 kreativa parkeringslösningar

Yteffektiva alternativ

En av Stockholms största utmaningar vad gäller parkering är förstas den begränsade landytan. Ett sätt att komma runt resursslösande markparkering är underjordslösningen garage och parkeringshus i flera våningar.

Nyttja centumparkeringar

Köpcentrum har ofta ett stort utbud av parkeringsplatser – som står tomma när butikerna är stängda. Dubbelutnyttjande, det vill säga att bostadsområden hyr centrumplatserna under kvällar och helger, skulle kunna lösa en del av parkeringsbehovet.

Målgruppsanpassade p-tal

Allt färre unga stockholmare tar körkort, samtidigt är det de som i störst utsträckning efterfrågar små bostäder. Ett sätt att komma runt höga parkeringstal är att sänka p-normerna i mindre bilbenägna bostadsområden, som till exempel student- och seniorboenden.

Geografisk anpassning

Människor som väljer att bosätta sig i Stockholms innerstad väljer allt oftare bort bilen, liksom boende i närförorternas centrala delar. Många förespråkar därför en geografisk anpassning av p-talen: Ju mer centralt läge, desto färre parkeringsplatser – och tvärtom.

Utökad kollektivtrafik

Att uppmuntra folk att välja buss och tunnelbana framför bilen kräver förstas att det finns relevanta kollektiva alternativ. Tätare bussturer och mer utbyggd linjetrafik är ett sätt att minska privatbilismen – och därmed behovet av parkeringsplatser.

Underlätta för bilpool

Tillgång till bil kan ibland vara nödvändigt, till exempel vid storhandling, ärenden i andra kommuner och kommundelar samt vårdbesök. Bilpooler möjliggör behovsanpassat nyttjande, snarare än att var och en ska äga bil – vilket förstas också påverkar behovet av parkering.

Bättre cykelparkering

Fler och fler inser fördelarna med cykelpendling: frisk luft, bättre kondis och inga utsläpp. Men för att kunna välja cykeln framför bilen krävs det fler och bättre cykelparkeringar – och cykelvägar – både i bostadsområdena och inne i staden. På olika håll i landet dyker cykelparkeringshus upp, kanske har Sverige hämtat inspiration av världens mesta cykelstad Amsterdam?

► VD HAR ORDET

Sverige
är beroende
av Stockholm

Stockholm är en av Västeuropas snabbast växande städer. Stockholms län står exempelvis för 70 procent av Sveriges befolkningstillväxt bland yrkesaktiva, detta kan man läsa i en rapport från Stockholms Handelskammare som publicerades häromveckan.

Att Stockholm växer så det knakar har vi sett under många år och med befolkningsökningen ställs också ökade krav på investeringar i både bostäder och infrastruktur. Vi har redan idag en väl utbyggd kollektivtrafik som kommer att utvecklas ytterligare, men vi får inte blunda för att en hel del av persontransporterna sker med bil. Men både bilar och hus tar plats.

För att kunna bygga alla de bostäder som efterfrågas, med tonvikt på mindre lägenheter för ungdomar och studenter, är det viktigt att man också tittar på vilka krav de boende har. Är det så att enpersonshushåll verkligen har bil? Har ungdomarna i Stockholm körkort? Vi måste se till att de krav på parkeringsplatser som ställs vid nyexploatering är realistiska och relevanta.

Det är viktigt att stelbenta normer inte får stoppa projekt som skulle kunna rymma ytterligare lägenheter. Sverige är beroende av att Stockholm utvecklas.

Elisabeth Martin
Verkställande
direktör

HUDDINGE
satsar på nya p-tal

Huddinge växer så att det knakar. På två decennier satsar kommunen på att öka befolkningmängden med 40 procent. För att detta ska vara möjligt krävs att man ser över parkeringstalen och skapar förutsättningar för nya, bilfria resvanor.

Stockholm är en av de storstäder som växer mest i Europa, och Huddinge är en av de kommuner som växer mest i Sverige. Fram till år 2030 satsar man på att öka befolkningmängden ytterligare, från 100 000 till 140 000 människor. För att klara av detta tar man nu fram en ny översiktsplan och en ny trafikstrategi - i och med detta måste även parkeringstalen ses över.

Satsar på cykel- och kollektivtrafik

- Utvecklingen ska ske framförallt genom förtätning i centrala och kollektivtrafiknära områden. I den nya trafikstrategin prioriterar vi gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafiken. Om Huddinge ska kunna växa med så många människor på så kort tid måste vi hantera resandet på ett annat sätt än i dag, säger Tomas Hansson, kommunalråd (KD) och ordförande i samhällsbyggnadsnämnden i Huddinge.

Specialregler för studenter och seniorer

I dagsläget har Huddinge ett p-tal som motsvarar elva platser per 1000 kvadratmeter boyta, men redan nu gör man avsteg från parkeringsnormen.

- I olika typer av kategoriboenden, exempelvis studentlägenheter och seniorboenden, har vi gjort bedömningen att man inte är lika bilbenägen som andra lägenhetskategorier.

700 nya bostäder varje år

Tomas Hansson beskriver bostadsmarknaden i Stockholm och Huddinge som svår, framförallt för unga. Kommunen planerar för 700 nya lägenheter per år, och små lägenheter är högt prioriterade. Man är också medveten om att de nuvarande



FOTO: JONNA THOMASSON

► Med dagens p-tal blir det dyrt att bygga små lägenheter. Det är ett av skälen till att Huddinge kommun väljer att anpassa sina parkeringsnormer för olika målgrupper, till exempel seniorer och studenter berättar kommunalrådet Tomas Hansson (KD).

p-talen hämmat byggandet av den här bostadstypen.

Fler justeringar behövs

- När det sker förtätning blir det en ökad konkurrens om marken, och markparkeringar tar stora ytor i anspråk. Vi måste både effektivisera parkeringarna och gå ner i p-tal, förklarar Tomas Hansson och tillägger:

- Parkeringar kostar mycket pengar, särskilt i centrumnära lägen. Det vi kommer att titta mer på framöver är läget: Var ska vi bygga och hur ser kollektivtrafiken ut där? Vi tror att en lösning kan vara olika p-tal i olika delar av kommunen.