

Frigjord yta med bilpool

Historiskt har stadsplaneringen haft olika influenser från epok till epok med både ekonomiska som militära utgångslägen. Men 1900-talet och bilens introduktion påverkade stadsbilden enormt mycket och har gjort avtryck i såväl nyplanerade stadsdelar som medeltida stadskärnor. Nu börjar man dock ana tendenser till ett minskat bilanvändande i väst. Hur skulle ett minskat antal bilar i staden förändra stadsmiljön?

Bilen har onekligen haft en central position i enskilda människors privatliv vilket också har speglats av sig i bebyggelsen och rörelsemönstret. Istället för kortare restid på samma sträcka reser man istället en längre sträcka på samma tid. Men nu börjar man märka en tilltagande medvetenhet om biltrafikens miljöpåverkan och det kommer rapporter om att västvärlden har nått den så kallade peak car use. Därför är det intressant att följa upp den historiska utvecklingen om hur andelen av Lunds tätortsyta som blivit trafikyta med hypotetiska framåtblickar om hur den framtida utvecklingen ser ut.

Lund som utgångspunkt

Vårt examensarbete undersöker hur stor yta av Lunds tätort man kan frigöra från parkeringsplatser i tre olika framtida scenarier. Dessa scenarier utspelar sig ungefär år 2040 och handlar om tre varianter av bilpoolslösningar. Bilen tar fysiskt upp mycket yta i staden. Tidigare studier visar att från 1940 till 2010 har ytan som låses av trafiklösningar ökat från 14 till 22 procent varav fem procent utgörs av markparkering. Till de resterande procenten räknas mark som går till vägyta, buffertyta och impediment.

Ett sätt att minska antalet bilar i staden är att dela dem och på så sätt höja utnyttjandegraden hos varje bil vilket leder till att varje bil tillbringar en kortare tid parkerad. Eftersom det finns en större öppenhet till bildelning på senare tid och att det blir mer och mer trendigt att åka kollektivt valdes tre möjliga utfall av ett brett användande av bilpooler:

- En traditionell **bilpool** med fasta stationer.
- **Free floating car sharing**, en slags rörlig bilpool utan fasta stationer. Medlemmarna lokaliserar och bokar bilarna med mobiltelefoner, gör sin resa och därefter lämnar bilen till förfogande för nästa användare. Ett ganska nytt koncept som slagit igenom främst i Tyskland, Schweiz och USA.
- **Transport som tjänst** där det erbjuds transport mot en avgift som kan vara inbakad i ens hyra eller bostadsrättsavgift, likt TV-utbud eller varmvatten. Användaren matar in startpunkt och målpunkt och serveras förslag på rutter bestående av moment med en eller flera olika transportslag, till exempel buss, tåg, cykel, taxi eller poolbil. Detta finns inte implementerat någonstans ännu, utan är fortfarande bara i idéstadiet.

Scenarierna och dess förutsättningar identifierades i en fokusgrupp bestående av trafikexperter från företaget Trivector Traffic. I en utredning visar Trivector en bilpools effekter och att en poolbil ersätter cirka fem privatbilar. För de andra två scenarierna utgick vi från förhållanden i sex olika jämförelseobjekt. Dessa bestod av stadsdelar eller mindre städer i Sverige och Europa där man aktivt arbetat mot ett minskat bilinnehav. Utifrån dem gjordes antagandet att en free floatingbil ersatte två bilar, mest eftersom konceptet tenderar att konkurrera med kollektivtrafik och cykel. En poolbil som ingår i transport som tjänst skulle ersätta sju privatbilar då systemet kan premiera

kollektivtrafik och cykel. För att få ett spann av möjliga utfall studeras en användarandel mellan 10 till 50 procent. Dessa värden utgår också från de europeiska jämförelseobjekten, där 40 procent antas vara riktmärket om arbetet med att minska bilanvändningen lyckas.

Ett minskat antal bilar i staden leder till överflödiga parkeringsplatser. Den totala ytan öppna markparkeringar i Lund fås av tidigare examensarbeten och till denna läggs en schabloniserad mängd gatuparkeringar. Det är dessa typer av parkering som är föremål för förtätning och alternativ användning i första hand snarare än parkeringshus och källargarage vilka är mer omständliga att hitta en partiell alternativ användning för. Mängden gatuparkering fås av en modell som används i Stockholm stad som menar att cirka 20 procent av en stads totala gatulängd utgörs av gatuparkering.

Frigjord yta

Resultatet blir att år 2040 med dagens planerade utbyggnadstakt av Lund frigör transport som tjänst mest yta, 74 ha, vilket motsvarar cirka tre procent av Lunds tätortsyta idag om 40 procent av befolkningen använder systemet. Med tre procent av Lunds tätortsyta skulle man med samma invånartäthet som idag bygga bostäder åt ungefär 1 200 nya lundabor. 12 200 bilar ersätts. Strax därefter kommer en traditionell bilpool som vid samma användarantal ersätter 11 400 bilar och frigör en yta om 69 ha. Sist kommer free floatingsystemet med 7 100 ersatta bilar och en frigjord yta på 43 ha. Om användarandelen hade varit låg, tio procent, skulle transporttjänsten frigjort 18 ha, bilpoolen 17 och free floating hade löst 10 ha. Det är viktigt att komma ihåg att denna yta succesivt växer fram på flera olika håll i staden, framförallt i halvcentrala och yttre

stadsområden snarare än i centrum där det redan är tätbebyggt. Dessutom kommer det troligtvis röra sig om marginaliserade parkeringsplatser och inte att hela parkeringsplatser förvinns. Bilar kommer fortfarande behöva kunna parkera på flera ställen och de ska ha yta att kunna röra sig utan att trafiksäkerheten inskränks.

Den slags parkering vi tror påverkas främst är sådan som ligger i anslutning till tätbebyggt bostadsområde. Här kan alla tre koncepten frigöra parkeringsyta. Vid arbetsplatser är det förmodligen främst transport som tjänst som har störst påverkan då man sällan arbetspendlar med en poolbil. Ytterligare en slags parkering som vi tror berörs är mängden kantstensparkering i täta bostadsområden där också alla tre koncepten kan påverka. Där dessa koncept har störst chans att påverka tror vi dock är i områden nyexploateras där man har chans att fylla ut med byggnader på ett mer effektivt sätt. I redan bebyggda områden är möjligheterna för fler byggnader mindre, där fylls troligen den frigjorda ytan ut av bredare trottoarer, cykelväg eller andra markanläggningar.

Förtätning och alternativa användningar

I rapporten ges även förslag på vilka alternativa användningar av marken med infallsvinklar från både litteratur och intervjuer med fysiska planerare, kommun och arkitekter. En genomgående uppfattning är att gatuutrymmet som en gång har tillhört människan ska återlämnas till henne. Stadsmiljöns utformning ska vara i mänsklig skala med en mångfald av aktiviteter, verksamheter och bostadsformer för att uppnå en så integrerad stad som möjligt. Stora trafiklösningar skapar barriärer i staden och dessa vill man överbygga med förtätningsarbeten och att bygga ut staden

innanför yttre stadsgränserna. Av detta följer en högre befolkningskoncentration som håller sträckorna inom staden korta, gynnar kollektivtrafik och handel och företag.

Anders Sundström och Jonathan Svensson
(nyutexaminerade civilingenjörer i Lantmäteri från LTH)

Examensarbetet finns att beställa på Institutionen för fastighetsvetenskap på LTH eller går att ladda ner från http://www.lantm.lth.se/utbildning/vft920_examensarbete_i_fastighetsvetenskap/