

# **Mobilitetshus – mer än bara parkering?**

Julia Olsson

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Copyright © Julia Olsson 2022

Avdelningen för fastighetsvetenskap  
Institutionen för teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds universitet  
Box 118  
221 00 Lund

ISRN LUTVDG/TVLM 22/5494SE

Tryckort: Lund

Mobilitetshus – mer än bara parkering?

## **Mobilitetshus – mer än bara parkering?** Mobility hubs – more than just regular parking?

**Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:**

Julia Olsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

**Handledare/Supervisor:**

Fredrik Warnquist, Universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Examinator/Examiner:**

Malin Sjöstrand, lektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Opponent/Opponent:**

Anton Wendt, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Ella Erlingsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Julia Carlstedt, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

---

**Nyckelord:**

Mobilitetshus, Kommunal transportplanering, Mobilitet, Parkering, Parkeringsköp

**Keywords:**

Mobility hubs, Mobility as a Service, Parking

Mobilitetshus – mer än bara parkering?

## Abstract

Mobility hubs is a relatively new phenomenon in urban planning and is thought to be part of achieving sustainable transport systems and cities. However, there are questions regarding the real estate laws and as to how the mobility hubs are meant to work in practice. The study has answered the following questions:

- What is a mobility hub?
- What are the alternatives for the ownership, implementation and grant agreement?
- Which of those alternatives have been used in prior projects and what were the outcomes? What should have been done different?
- Is there a difference in approach depending on if the mobility hubs are located in a newly developed area or an extension of an existing one?

The study has been conducted as a qualitative method in the form of interviews with representants from current projects involving mobility hubs. The conclusion is that there is a disparity in what a mobility hub is, but it should consist of some sort of transportation methods and service more than regular parking lots for cars. Five different alternatives for ownership, implementation and grant agreement have been identified. The general recommendation is to use agreements for the purchase of parking to secure the financial and legal conditions beforehand.

A certain difference between the approach in newly developed areas and existing ones has been identified. It is slightly more beneficial from an economic perspective to build in newly developed areas as well as the general response from the public being more positive.

Mobilitetshus – mer än bara parkering?

## Sammanfattning

Hållbarhet är ett vanligt förekommande begrepp, inte minst inom samhällsbyggnad. Ett av FN:s globala mål är att uppnå hållbara städer och samhällen med hållbara och tillgängliga transportsystem för alla. Mobilitetshus är en av de lösningar som planeras för och anses vara en del av att uppnå målet. Det finns emellertid frågor kring hur dessa mobilitetshus ska fungera i praktiken och ett behov av att utreda de fastighetsrättsliga förutsättningarna för mobilitetshus samt hur dessa ska samordnas och förvaltas under projekteringen. Syftet med rapporten är att utreda detta genom att svara på följande frågeställningar:

- Vad är ett mobilitetshus?
- Vilka alternativ för ägande, genomförande och upplåtelser av mobilitetshus finns?
- Vilka av dessa alternativ har tillämpats i tidigare projekt och vad blev utgången? Vad skulle gjorts annorlunda?
- Finns det någon skillnad i tillvägagångssättet beroende på om det är inom en nyexploatering eller en utbyggnad av befintligt område?

Frågeställningarna besvaras genom en kvalitativ metod i form av intervjuer med aktörer runt om i landet som planerar för eller har färdigställda mobilitetshus. Vidare görs även en omvärldsbevakning för att hitta relevanta projekt och en teoristudie för att sammanställa information som behövs för att få en överblick av mobilitetshusens funktioner och fastighetsrättsliga- och ekonomiska förutsättningar.

Resultatet av intervjuerna och informationsinsamlingen är att det finns skiljaktiga meningar kring vad som anses vara ett mobilitetshus men att de bör innefatta någon form av transportmedel förutom endast parkeringar. De alternativ för förvaltande som finns och har använts är arrende, allmän nyttjanderätt, parkeringsköp, eget ägande och hyra. Samtliga av alternativen har ansetts lämpliga beroende på förutsättningar men den generella rekommendationen är att använda tydliga parkeringsköpsavtal mellan mobilitetshusaktören och användarna.

En viss skillnad för planeringen inom nyexploaterings- och förtätningsområden har identifierats. De största skillnaderna finns i hur stor möjlighet det finns att använda markparkeringar under byggnationen där störst möjlighet finns inom förtätningsområden och därmed kan mobilitetshuset färdigställas i ett senare skede. Det finns också en viss skillnad i hur upplevelsen av området som helhet förväntas bli. Inom nyexploatering är ofta mobilitetshus och den till viss del annorlunda stadsplaneringen en förutsättning redan vid inflytt. De verksamheter och boende som flyttar in är därmed medvetna om detta från början och förväntas därför ha en mer positiv inställning än om ett befintligt område ska ändras och avstånden till parkeringar och annan service blir längre.

Mobilitetshus – mer än bara parkering?

## Förord

Det här examensarbetet om 30 högskolepoäng utgör den avslutande delen av min utbildning och mina nästan 5 år i Lund. Ett stort tack till mina vänner i Lund. Dessa fem år gick otroligt fort, vilket såklart innebär att jag haft kul!

Jag vill rikta ett tack till alla de som ställt upp på intervjuer och medverkat i mitt arbete, utan era erfarenheter hade arbetet inte kunnat genomföras.

Jag vill också tacka min handledare Fredrik Warnquist som hjälpt mig under processen genom värdefulla synpunkter, stöttning och snabba svar. Ett stort tack även till min handledare Åsa Tjusberg på Huddinge Kommun som både kläckte idén till examensarbetet och hjälpte till med kontaktuppgifter och gav vägledning i mitt arbete.

Till sist vill jag tacka min familj och Gabriel som alltid trott på mig och funnits där i toppar och dalar under hela min studietid.

Nu kan jag äntligen titulera mig som civilingenjör i Lantmäteri!

Huddinge, maj 2022





Mobilitetshus – mer än bara parkering?

## Författningar

FBL	Fastighetsbildningslag (1970:988)
HL	Hyreslagen – 12 kap Jordabalken (1970:994)
JB	Jordabalken (1970:994)
KAL	Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.
KL	Kommunallag (2017:725)
LBUH	Lag (1998:492) om biluthyrning
LoK	Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
OL	Ordningslag (1993:1617)
PBL	Plan- och bygglag (2010:900)
RF	Regeringsformen (1974:152)

## Förkortningar

BTA	Bruttoarea
Dir.	Kommittédirektiv
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
NJA	Nytt Juridiskt arkiv
Prop.	Proposition
SOU	Sveriges offentliga utredningar
ÅVC	Återvinningscentral

Mobilitetshus – mer än bara parkering?

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	1
1.1	Bakgrund.....	1
1.2	Syfte och frågeställningar .....	2
1.3	Avgränsningar.....	2
1.4	Tidigare arbeten och forskning .....	3
1.5	Begrepp.....	4
1.6	Disposition .....	4
2	Metod .....	6
2.1	Kvalitativ studie .....	6
2.1.1	Omvärldsbevakning .....	6
2.1.2	Teoristudie .....	6
2.1.3	Intervjuer.....	7
	Urval av intervjupersoner.....	7
2.2	Felkällor .....	8
3	Mobilitetshus.....	9
3.1	Vad är ett mobilitetshus?.....	9
3.2	Färdigställda projekt .....	10
3.2.1	Vallastaden i Linköping .....	10
3.2.2	Däcket och Dockan i Västerås .....	11
3.2.3	Briggen i Gävle .....	14
4	Kommunal förvaltning.....	16
4.1	Kommuners organisation .....	16
4.2	Kommuners förhållningsregler .....	16
4.2.1	Likställighetsprincipen.....	17
4.2.2	Självkostnadsprincipen .....	17
4.3	Kommunala aktiebolag .....	17
5	Parkerings- och transportplanering .....	19
5.1	Det kommunala detaljplanarbetet.....	19
5.1.1	Markanvisningsavtal .....	20
5.1.2	Exploateringsavtal.....	20

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

5.2	Kommunal trafikplanering.....	21
5.2.1	Planering för parkering .....	22
5.3	Lagstiftning .....	23
5.3.1	Skyldighet att tillhandahålla parkeringsplats .....	23
5.3.2	Lagstiftning om funktioner i mobilitetshus.....	23
6	Upplåtelseformer för parkering och andra ändamål.....	26
6.1	Vad innebär upplåtelseformer för parkering? .....	26
6.2	Eget ägande.....	27
6.3	Nyttjanderätter .....	27
6.3.1	Hyra.....	27
6.3.2	Arrende.....	28
6.4	Parkeringsköp .....	28
7	Intervjuer.....	30
7.1	Förfarande för intervjuerna .....	30
7.2	Västerås Kommun.....	31
7.2.1	Erfarenheter av mobilitetshusen.....	31
7.3	Hub Park AB.....	32
7.3.1	Erfarenheter av mobilitetshusen.....	33
7.4	Victoriahem.....	34
7.4.1	Erfarenheter av mobilitetshusen.....	35
7.5	Skövde Kommun.....	35
7.5.1	Erfarenheter av mobilitetshusen.....	37
7.6	Järfälla kommun.....	38
7.6.1	Erfarenheter av mobilitetshusen.....	39
7.7	Lunds Kommun.....	40
7.7.1	Erfarenheter av mobilitetshusen.....	41
7.8	Sammanfattning av intervjuerna .....	42
8	Diskussion.....	43
8.1	Definition .....	43
8.2	Ägande och upplåtelseformer .....	44
8.2.1	Ägande och upplåtelseform för fastighetsägare och förvaltare.....	45
8.3	Tillvägagångssätt .....	48
9	Slutsats .....	50

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

9.1	Vad är ett mobilitetshus?.....	50
9.2	Vilka alternativ för ägande, genomförande och upplåtelser av mobilitetshus finns? 50	
9.2.1	Vilka av dessa alternativ har tillämpats i tidigare projekt och vad blev utgången? Vad skulle gjorts annorlunda? .....	51
9.3	Finns det någon skillnad i tillvägagångssättet beroende på om det är inom en nyexploatering eller en utbyggnad av befintligt område?.....	51
9.4	Förslag till vidare studier .....	52
	Referenser .....	53
	Bilaga 1: Intervjumall för kommunintervjuer .....	57
	Bilaga 2: Intervjumall för andra intervjuer .....	59

Mobilitetshus – mer än bara parkering?

# 1 Inledning

*Följande avsnitt inleds med en bakgrund till ämnet samt en presentation av frågeställningarna och syftet med studien. Efter det följer begreppsförklaring, tidigare studier som författaren tagit del av och slutligen avgränsningar och disposition.*

## 1.1 Bakgrund

Hållbarhet har länge varit ett omdebatterat begrepp i flera sammanhang men inte minst i samband med stadsplanering. År 2015 antog FN 17 globala mål för hållbar utveckling som man lovade att uppnå fram till 2030 varav ett av målen är ”Hållbara städer och samhällen”. Ett av delmålen inom hållbara städer och samhällen fokuserar särskilt på hållbara och tillgängliga transportsystem för alla.<sup>1</sup> De globala målen nämner däremot inget om hur det ska gå till och vilka åtgärder som behöver genomföras.

Idag görs cirka 10 resor i snitt per vecka och person varav de vanligaste resorna görs med bil till antingen skola eller arbete. Det näst vanligaste transportsättet är till fots och på tredje plats kommer kollektivtrafik.<sup>2</sup> I Sverige beräknas befolkningen öka från 10 miljoner år 2017 till 12 miljoner 2051 och knappt 13 miljoner år 2070.<sup>3</sup> Dessutom beräknas både fler och större andel människor bo i städerna inom de närmsta årtiondena vilket leder till ett ökat antal transporter inom dessa.

Vidare finns det i dag ett överskott på parkeringsplatser i landet som uppkommit av olika parkeringsnormer.<sup>4</sup> Uppskattningsvis finns det 15–25 miljoner parkeringsplatser vilket motsvarar cirka 3 platser per bil och 20 % av städernas<sup>5</sup> Parkeringar är dessutom en väldigt dyr anläggning som beräknas öka byggkostnaderna för ett flerbostadshus med 15 %.<sup>6</sup> Dagens parkeringsnormer och parkeringsplanering är därmed ohållbar utifrån både ett ekonomiskt och markanvändningsmässigt perspektiv.

För att anpassa samhället till städernas förändringar krävs förändringar inom infrastrukturen och stadsplaneringen. En av de utvecklingar som fokuserats mycket på de senaste åren är olika former av mobilitetslösningar som anses vara en förutsättning för långsiktig hållbarhet.<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> FN (2015)

<sup>2</sup> Trafikanalys (2018, s. 80)

<sup>3</sup> SCB (2018, s. 9)

<sup>4</sup> Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020, s. 4)

<sup>5</sup> Ibid., s. 12

<sup>6</sup> Ibid., s. 17

<sup>7</sup> Trafikverket (2020, s. 4)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Mobilitetshus är en sådan form av lösning som diskuteras allt mer. Grundidén med dessa är att skapa möjligheter och incitament att välja transportmedel som är hållbara samt att minska behovet av att äga en egen bil och därmed även spara yta. Genom att erbjuda bilpooler och låncyklar är tanken att det enskilda ägandet delvis ska övergå till service tillgänglig för flera via till exempel bokningssystem.<sup>8</sup> Exempelvis kan en bilpool minska parkeringsplatsbehovet med 80 %.<sup>9</sup> Det finns ingen bestämd definition för mobilitetshus utan är snarare ett begrepp vars innebörd förändras beroende på vem som använder det. Ett antal är redan uppförda och används medan andra projekt fortfarande befinner sig i ett planeringsstadium. Det finns emellertid begränsad information om hur dessa mobilitetshus ska uppföras och fungera i praktiken. De erfarenheter som finns är framför allt där planeringen skett i samarbete med kommunala parkeringsbolag men det finns även projekt som inte involverar sådana bolag och således har andra förutsättningar. Det finns därmed ett behov av att utreda de fastighetsrättsliga förutsättningarna för mobilitetshus samt hur dessa ska samordnas och förvaltas under projekteringen och driften.<sup>10</sup>

### 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med arbetet är att utreda vilka förutsättningar samt alternativ som finns för att genomföra mobilitetshus inom samhällsbyggnadsprojekt. Områden som är tänkta att behandlas är planeringen, genomförandet och upplåtelseformer för mobilitetshus med fokus på det kommunala perspektivet. Den huvudsakliga inriktningen för arbetet är att utreda de fastighetsrättsliga och juridiska förutsättningarna men arbetet behandlar även ekonomiska perspektiv.

För att uppnå syftet med rapporten ska följande frågeställningar besvaras:

- Vad är ett mobilitetshus?
- Vilka alternativ för ägande, genomförande och upplåtelseformer av mobilitetshus finns?
- Vilka av dessa alternativ har tillämpats i tidigare projekt och vad blev utgången? Vad skulle gjorts annorlunda?
- Finns det någon skillnad i tillvägagångssättet beroende på om det är inom en nyexploatering eller en utbyggnad av befintligt område?

### 1.3 Avgränsningar

För att uppnå syftet med rapporten har det varit nödvändigt att göra några avgränsningar på ämnet. En avgränsning är att arbetet endast fokuserar på rörligheten och hållbarheten i mobilitetsbegreppet, inte andra faktorer som tillgänglighet och

---

<sup>8</sup> Tyréns (2020, s. 3)

<sup>9</sup> Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020, s. 4)

<sup>10</sup> Tyréns (2020, s. 6)



## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

användbarhet, men konstaterar att mobilitetsbegreppet förekommer även inom andra användningsområden.

Uppsatsen avgränsas också till att endast behandla parkeringsaspekterna inom trafikplanering och inte vägar och gators utformning samt övriga anläggningar som tillhör trafikplaneringen. Vidare skrivs rapporten framför allt ur ett kommunalt perspektiv med grund i den lagstiftning som kommuner har att förhålla sig till.

### 1.4 Tidigare arbeten och forskning

Författaren har tagit del av viss tidigare forskning och arbete kring mobilitetsplanering i form av myndighetsinformation, rapporter och uppsatser. Materialet som hittats angående de fastighetsrättsliga frågorna och ansvarsfördelning mellan det offentliga och privata har emellertid varit sparsamt. Uppfattningen från såväl författaren som andra intressenter har varit att det är ett ämne av stor relevans för framtida samhällsplanering och arbeten. Nedan presenteras arbeten som författaren tagit del av som vidrör examensarbetets undersökningsområde.

Våren 2021 skrev Anna Tiljander och Emmy Ahlfridh en kandidatuppsats om bäst praktik angående mobilitetshus genom att bland annat undersöka befintliga och planerade mobilitetshus. Slutsatsen är att begreppet mobilitetshus inte har en tydlig definition och att bäst praktik lättare skulle uppnås om man förbättrade den gemensamma förståelsen för de åtgärder som mobilitetshusen syftar till att förbättra. Vidare konstateras även att det finns en brist på uppföljningsdokument för färdigställda mobilitetshus och att det därmed är osäkert vilka effekter de fick på samhället.<sup>11</sup>

En avhandling om hållbar mobilitet skrevs av Michael Johansson vid Lunds Tekniska Högskola år 2017. Den omfattar stora delar av samhälls- och trafikplanering men behandlar även möjligheten att dela bilar sinsemellan som en del av den hållbara mobiliteten. Bildningen kan vara i form av samägande mellan grannar, taxis, att låna bil av bekanta men även privata samt kommersiella bilpooler. Fokus ligger dock på det senare.<sup>12</sup> Avhandlingen diskuterar de miljömässiga effekter som delad bilanvändning innebär och det minskande behovet av yta som uppkommer då bilarna används effektivare och står stilla kortare del av dygnet.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Ahlfridh och Tiljander (2021, s. 2)

<sup>12</sup> Johansson (2017, s. 68)

<sup>13</sup> Ibid., s. 163-164

## 1.5 Begrepp

### Nyexploatering

Med exploatering avses i denna rapport ett större geografiskt område som ska bebyggas och som inte tidigare varit bebyggd. Området kan dock gränsa till redan bebyggda områden om det nybyggda området är tillräckligt stort för att anses vara en ny stadsdel. Den part som avser bygga området benämns i rapporten som exploatör.

Motsatsen till nyexploatering benämns i rapporten som befintliga områden alternativt förtättningsområden och avser då områden där mobilitetshus ska användas för de bostäder och verksamheter som redan finns i området. Här förekommer även områden som byggs om.

### Parkeringshus

I rapporten refereras till parkeringshus – eller *vanliga parkeringshus* – vilket innebär de traditionella parkeringsanläggningarna som ofta tillhör butiker eller bostäder men som inte tillhandahåller annan service eller funktioner som förknippas med mobilitetshus.

### Prisbasbelopp

Prisbasbelopp – förkortat PBB – är ett värde som varje år beslutas av regeringen. Beräkningarna av prisbasbeloppet görs med utgångspunkt i konsumentprisindex, KPI. Prisbasbeloppet för 2022 är 48 300 kronor.

### Samhällsfastighet

En samhällsfastighet definieras som en fastighet där olika former av samhällsservice bedrivs, exempelvis skolor, förskolor och äldreboende. De finansieras av skattemedel.

## 1.6 Disposition

### 1 Inledning

Avsnittet är en introduktion till examensarbetets syfte och frågeställningar samt de grundläggande förutsättningarna. En sammanfattning till tidigare forskning och examensarbeten på ämnet ges också.

### 2 Metod

Här presenteras de metoder som författaren använt sig av i undersökningsarbetet och varför de ansetts vara lämpliga för att uppfylla syftet och frågeställningarna.

### 3 Mobilitetshus

Avsnittet presenterar begreppet mobilitetshus, vad det innebär och olika samhällsbyggnadsprojekt där mobilitetshus har använts. Därefter beskrivs de fastighetsrättsliga förutsättningarna för förvaltningen och driften av mobilitetshus.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

### **4 Kommunal förvaltning**

I kapitlet om kommunal förvaltning ges en översiktlig presentation av hur kommuners organisation är uppbyggd samt den lagstiftning som styr det kommunala arbetet, inklusive de principer som finns.

### **5 Parkerings- och transportplanering**

Kapitlet beskriver hur den kommunala planeringen för parkering och transport är uppbyggd utifrån lagstiftning, vägledande dokument och beslutsfattning.

### **6 Upplåtelseformer för parkering och andra ändamål**

I avsnittet presenteras olika former av upplåtelser som används för parkeringarna i mobilitetshusen samt vilka för- och nackdelar med upplåtelseformerna som finns.

### **7 Intervjuer**

För studien har det genomförts ett antal intervjuer med olika aktörer. Resultatet av dessa och de erfarenheter samt upplevelser som intervjupersonerna har angående mobilitetshus beskrivs i avsnittet.

### **8 Diskussion**

Här diskuteras den informationen som presenterats i rapportens tidigare avsnitt utifrån frågeställningarna.

### **9 Slutsats**

I det slutliga avsnittet dras slutsatser kring de ställda frågeställningarna utifrån föregående diskussion. I slutsatserna besvaras frågeställningarna.

## 2 Metod

*I avsnittet presenteras de metoder som examensarbetet bygger på och som använts för att svara på frågeställningarna. En förklaring till varför de valda metoderna har ansetts varit bäst lämpade för att uppnå syftet ges också.*

### 2.1 Kvalitativ studie

Examensarbetet utgör en kvalitativ studie där det huvudsakliga temat är att undersöka samband och förutsättningar i samhällsbyggande. Den kvalitativa delen av examensarbetet består i att genomföra intervjuer med kommuner och aktörer som har ett avslutat eller pågående arbete med mobilitetshus. Upplägget i dessa kan komma att bidra till att rapporten får karaktären av en fallstudie med flertalet fall.<sup>14</sup>

Kvantitativa aspekter kan dock förekomma i resultaten, i synnerhet vid diskussion om de ekonomiska förhållandena. Syftet är däremot inte att kvantitativt jämföra intervjuvaren sinsemellan utan endast konstatera skiljaktigheter.

#### 2.1.1 Omvärldsbevakning

Arbetet genomförs inledningsvis i form av en omvärldsbevakning för att definiera vad ett mobilitetshus innebär och vilka tänkbara genomföranden och upplåtelseformer som kan vara aktuella för dessa. Detta görs genom att studera pågående och färdiga projekt och vilka tillvägagångssätt som valts för dessa för att slutligen göra en analys på skiljaktigheter i valen. Omvärldsbevakningen är också en del av arbetet med att hitta lämpliga projekt och intervjupersoner för arbetet.

Kommuner, myndigheter, privata fastighetsbolag och bostadsbolag har ofta egna visioner och idéer som även dessa studerats under arbetets gång.

Relevanta projekt att studera har hittats genom sökning i olika sökmotorer, kontaktuppgifter från författarens handledare vid Huddinge Kommun, diskussioner i genomförda intervjuer. Några projekt har hittats under teoristudien som presenteras nedan.

#### 2.1.2 Teoristudie

Slutligen genomförs studien med hjälp av en teoristudie för att utreda och sammanställa information som kan vara nödvändig inför genomförandet av intervjuerna och efterarbetet av dessa. Den presenterade teorin bedöms vara relevant för förståelsen av intervjuerna samt diskussionen.

---

<sup>14</sup> Alvehus (2013, s. 78)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Teoristudien utreder bland annat det kommunala arbetssättet och de lagar som kommuner har att förhålla sig till men även trafik- och transportplanering samt de grundläggande förutsättningarna för de frågeställningar som arbetet syftar till att utreda.

### 2.1.3 Intervjuer

Intervjuerna är en blandning mellan strukturerad och semistrukturerade där tanken är att utgå från tydliga, fördefinierade frågor men där den intervjuade har möjlighet att utveckla sina svar och föra en diskussion utöver frågeställningarna.<sup>15</sup> En positiv aspekt med användning av intervjuer är att öppna upp intervjupersonens åsikter, erfarenheter och tankar för att få en djupare förståelse.<sup>16</sup>

Ämnets karaktär gör det lämpligt att öppna upp för bredare svar då förutsättningar och tillvägagångssätt i projekten kan skilja sig åt. Förhoppningen är att dessa skiljaktigheter fångas upp i rapporten. Frågorna som ställs i intervjun är också utformade på ett sätt som gör att intervjupersonens upplevelse av projekten kan innefattas av frågorna.

Intervjuerna genomförs på distans via Teams och spelas in efter godkännande för att sedan under efterbehandlingen transkriberas och skickas till intervjupersonen för godkännande. I något fall har intervjupersonen bett om att inte ta del av transkriberingen utan i stället ta del av slutresultatet alternativt få läsa de delar av uppsatsen där intervjun används som underlag. Deltagandet är helt frivilligt och det är möjligt att avbryta intervjun när som helst. Detaljer om varje enskild intervju presenteras i avsnitt 7 Intervjuer.

### Urval av intervjupersoner

Intervjuer genomförs med ett antal representanter från kommuner, exploatörer och andra privata aktörer som är, alternativt varit, involverade i samhällsbyggnadsprojekt med mobilitetshus. Intervjuerna baseras på ett strategiskt urval i avsikt att få ta del av olika erfarenheter som aktörerna har av uppförandet av mobilitetshus.<sup>17</sup>

För intervjuer med kommunerna kontaktas större kommuner, framför allt i Malmö och Stockholm med omnejd. Även andra aktörer kan komma att kontaktas om det kommit till författarens kännedom att de har eller har haft samhällsbyggnadsprojekt med mobilitetshus involverade. Det har kommit till författarens kännedom antingen efter sökning via sökmotorer och databaser, diskussion med handledare på Huddinge Kommun eller diskussion i tidigare genomförda intervjuer. Urvalet har emellertid varit begränsat då få projekt har initierats, åtminstone i skrivande stund.

---

<sup>15</sup> Alvesson (2011, s. 16)

<sup>16</sup> Alvehus (2013, s. 82)

<sup>17</sup> Ibid., s. 67

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Författaren har antingen kontaktat den person som står listad som kontaktperson för projektet i fråga eller en tjänsteman på kommunen. I de flesta fall har författaren hänvisats vidare till en annan person med mer insyn i projektet och genomfört intervjun med denne i stället.

De genomförda intervjuerna framgår i Tabell 1 Genomförda intervjuer. Förutom aktörerna i nämnda tabell har även Kalmar kommun kontaktats för arbetet. De valde emellertid att inte medverka i studien. Övriga aktörer har valt att medverka.

Tabell 1 Genomförda intervjuer.

Aktör	Datum och tid	Person
<b>Västerås Kommun</b>	21/2-22 14:00	Thomas Wulcan
<b>Hub Park AB</b>	22/2-22 10:00	Michael Olsson
<b>Tyréns</b>	24/2-22 10:00	Jonas Hedlund
<b>Victoriahem</b>	1/3-22 13:00	Pia Krook
<b>Skövde Kommun</b>	22/3-22 13:00	Ingemar Linusson
<b>Järfälla Kommun</b>	23/3-22 09:00	Oskar Rosell
<b>Lunds Kommun</b>	7/4-22 13:30	Mathias Gunnarfelt

## 2.2 Felkällor

En stor del av uppsatsen och dess slutsatser baseras på intervjuer med personer som varit involverade i projekt på olika sätt. Frågorna har anpassats efter om intervjun genomförts med en representant från kommun eller privat bolag men bygger mycket på egna bedömningar på antingen det slutgiltiga resultatet av mobilitetshuset eller förväntningar på kommande projekt.

Eftersom intervjuer endast genomförts i projekt som inletts eller färdigställda har inga intervjuer genomförts inom projekt där bedömningen varit att mobilitetshuset inte är möjligt. Det finns därmed en möjlighet att de erfarenheter som rapporten baseras på är mer positivt inställda än genomsnittet. Det finns emellertid svårigheter i att hitta projekt som inte påbörjats även om dessa hade varit intressanta.

Det går inte heller att utesluta att även andra intressanta projekt och synpunkter finns men som inte omfattats av detta arbete. Författaren har genom en teoristudie och omvärldsbevakning försökt få med alla relevanta synpunkter och resonemang som funnits att tillgå inom ämnet men har varit tvungen att sälla i den tillgängliga informationen.

### 3 Mobilitetshus

*Avsnittet inleds med en presentation av begreppet mobilitetshus och fortsätter med en redogörelse för olika färdigställda och pågående projekt. Avsnittet avslutas med en sammanfattning av olika arbeten och rapporter som tidigare skrivits om mobilitetshus.*

#### 3.1 Vad är ett mobilitetshus?

Definitionen av mobilitet är rörlighet<sup>18</sup> och är ett begrepp som ofta används inom stadsplanering för att beskriva rörligheten som människors resande och förflyttningar i ett samhälle.<sup>19</sup> För att förbättra rörligheten diskuteras införandet av olika typer av mobilitetsfunktioner i samhället som anses underlätta i framför allt utkanten av städer genom att sammankoppla den nya transportinfrastrukturen med den befintliga. Tyngdpunkten ligger ofta på miljömässiga aspekter och hållbarhet såväl som underlättande av resvägar i komfort och tidsåtgång.<sup>20</sup> I internationella sammanhang diskuteras även fyra olika typer av mobilitetsfunktioner baserat på lokalisering; de moderna mobilitetshusen i centrala stadsdelar, de placerade i förorter, regionala knypunkter samt de minsta mobilitetshubbarna med endast enklare transportmöjligheter.<sup>21</sup> Gemensamt är att syftet att minska antalet enskilda transporter som görs med egna motorfordon och att möta de transportbehov som finns i de olika delarna av samhället.<sup>22</sup>

Dessutom finns det ett flertal olika namn på de funktioner som ofta förknippas med mobiliteten i samhället, där mobilitetshusen är en av dessa. De svenska mobilitetshusen är oftast utformade som en plats för byten mellan transportmedel, exempelvis cykel, bil och elsparkcykel, samt förvaring av dessa under den tid de inte används. Fordonen i mobilitetshusen är antingen privat ägda eller kollektivt ägda i form av bilpooler som antingen kan vara tillgängliga för allmänheten eller endast en viss krets.<sup>23</sup> Begreppet mobilitetshus florerar även i andra sammanhang där de har fler eller färre av de ovannämnda funktionerna och ibland används namnet för vanliga parkeringshus.<sup>24</sup> I flertalet fall nämns även andra funktioner utan direkt koppling till mobiliteten som en del av mobilitetshusen. Många gånger är det olika former av samhällsservice, exempelvis återvinning, postboxar, cykelverkstäder, cykelpumpar och laddningsstationer för elfordon.<sup>25</sup>

---

<sup>18</sup> Svenska Akademien (2015)

<sup>19</sup> Härryda Kommun (2020, s. 15)

<sup>20</sup> Frank, Dirks, och Walther (2021, s. 1)

<sup>21</sup> Bell (2019, s. 4-5)

<sup>22</sup> Ibid., s. 7

<sup>23</sup> Tyréns (2020, s. 4)

<sup>24</sup> Ibid., s. 6

<sup>25</sup> Ibid., s. 10

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

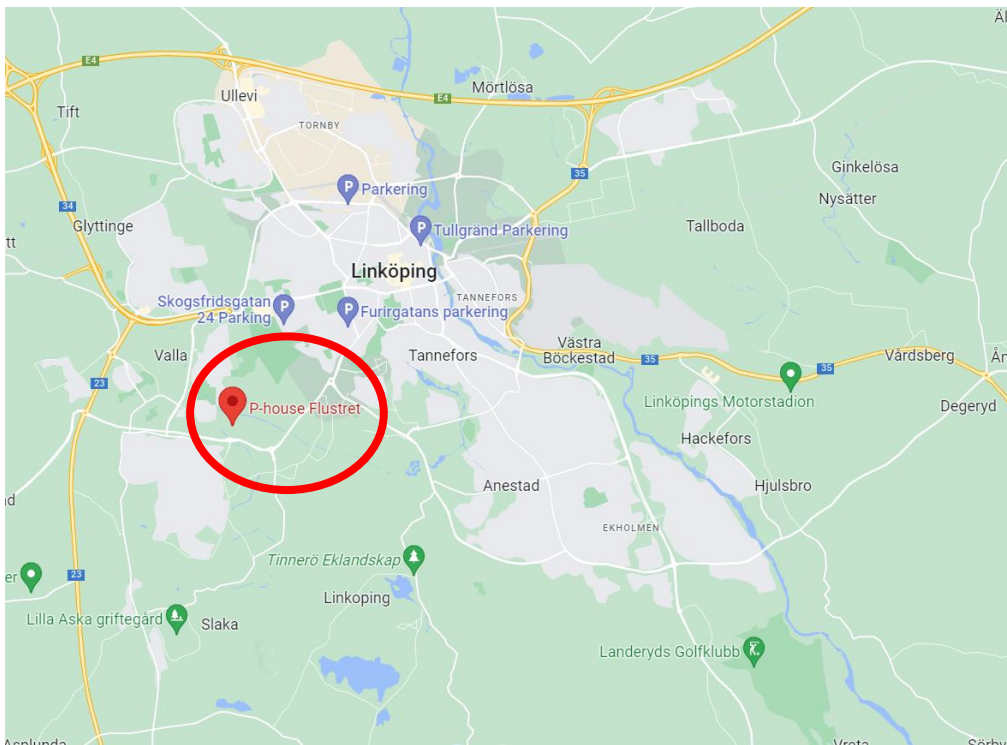
Det finns således inte en enhetlig definition för vad som är ett mobilitetshus och användningen skiljer sig åt beroende vem som använder begreppet.

### 3.2 Färdigställda projekt

Eftersom mobilitetshus är ett relativt nytt koncept inom stadsplanering finns det endast ett begränsat antal färdigställda projekt. Ett flertal är i ett planerings- eller byggnadsskede och beräknas drifställas de kommande åren. Ett urval av de färdigställda mobilitetshusen presenteras i följande avsnitt.

#### 3.2.1 Vallastaden i Linköping

I Vallastaden i Linköping har det byggts ett mobilitetshus som namngivits Flustret.



Figur 1. Placeringen av Flustret i Linköping'

Området har byggts ut med 1500 bostäder där parkeringsplatserna har lokaliserats till mobilitetshuset i syfte att bidra till en ökad användning av alternativa transportsätt som cykel, gång och kollektivtrafik. Det har inneburit att en del av de boende har längre till bilen än i andra områden. Däremot har det inte lett till någon större kritik från de boende vilket antas bero på att området är nybyggt och de relativt långa avståenden varit en förutsättning från början. Majoriteten av parkeringsplatser används av boende inom området genom parkeringsköp för respektive fastighetsägare inom området, resterande



## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

platser används för korttidsparkering. Där finns också tillgång till en bil- och elcykelpool. Flustret ägs och förvaltas av ett kommunalt parkeringsbolag.<sup>26</sup>



Figur 2. Bild på mobilitetshuset Flustret i Linköping. Källa: Dukaten (u.å.)

### 3.2.2 Däcket och Dockan i Västerås

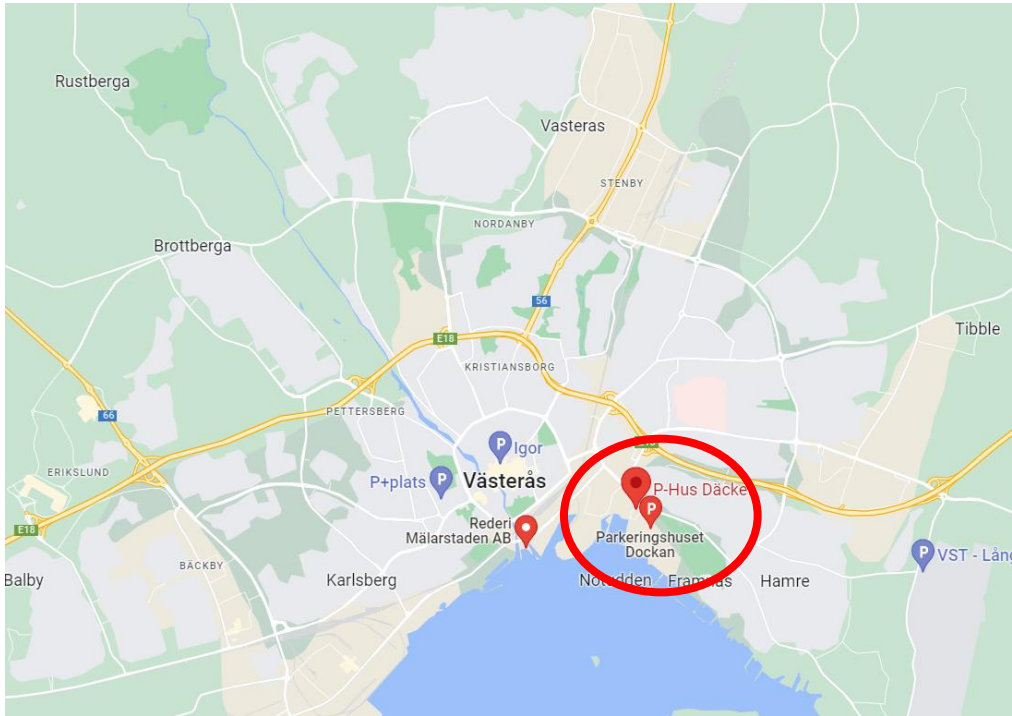
Västerås har byggt ett flertal mobilitetshus, eller parkeringshus som kommunen själva benämner det som, ett par är färdiga och används i dag medan andra fortfarande är i ett planerings- eller byggnationsstadium.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Tyréns (2020, s. 7)

<sup>27</sup> Västerås Kommun (u.å.-a)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?



Figur 3. Mobilitetshusen Dockan och Däckets lokalisering

I den nya och expanderande stadsdelen Öster Mälärstrand har man valt att bygga två mobilitetshus parallellt med övrig utbyggnad som man kallar för Däcket och Dockan. De har utrymme för 440 respektive 400 parkeringsplatser varav de flesta hyrs ut med tillfälliga upplåtelser eller korttidsabonnemang för upp till en månads parkering. Därutöver finns möjligheten att teckna ett parkeringsavtal i en låst del av respektive mobilitetshus för en längre upplåtelse. Både Däcket och Dockan ägs och förvaltas av ett kommunalt parkeringsbolag, Västerås Parkerings AB.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Västerås Kommun (u.å.-a)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?



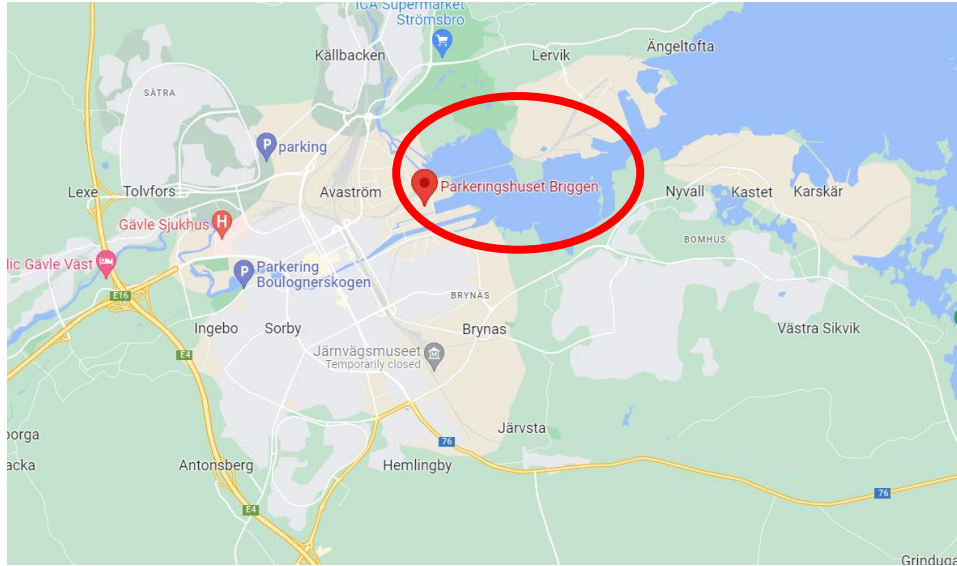
Figur 4. Parkeringshuset Däcket i Västerås. Källa: Västerås Kommun (u.å.-b)



Figur 5. Dockan i Västerås. Västerås Kommun (u.å.-b)

### 3.2.3 Briggen i Gävle

I Gävle Strand har byggts ett mobilitetshus som namngivits Briggen.



Figur 6. Briggens lokalisering i Gävle

Konstruktionen är gjord helt i trä för att hålla en miljöprofil och är fyra våningar högt.<sup>29</sup> Det finns möjlighet för korttidsparkering men även långtidsparkering för boende och andra verksamma där de två översta våningsplanen är speciellt avsedda för dessa ändamål och även låsta för övriga. Möjligheten finns också att välja om man vill hyra en fast plats eller ha en rörlig plats, det vill säga att du har tillgång till mobilitetshuset och har möjlighet att parkera på en av de platserna som är lediga. Förutom parkering för bilar har Briggen ett flertal andra funktioner så som parkering för cyklar och möjlighet att ladda både elcyklar och elbilar.<sup>30</sup> Det slutgiltiga priset för att bygga Briggen blev 55 miljoner.

<sup>29</sup> Martinsons (u.å.)

<sup>30</sup> Gävle Parkeringservice (2021a)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?



*Figur 7. Parkeringshuset Briggen i Gävle. Källa: Gävle Parkeringservice (2021b)*

## 4 Kommunal förvaltning

*Här redogörs för hur den kommunala förvaltningen fungerar och den lagstiftning som styr det kommunala arbetet. Ett urval har dock gjorts för att endast ta upp de delar som bedömts relevanta för att förstå arbetet.*

### 4.1 Kommuners organisation

En grundprincip i Sverige är att all offentlig makt ska utgå från folket vilket uppfylls genom att kommuner är en politiskt styrd och självstyrande organisation.<sup>31</sup> Kommunens röstberättigade medlemmar röstar fram det folkvalda kommunfullmäktige som sedan fattar de beslut som tas i kommunen.<sup>32 33</sup> Medlem i en kommun är den som uppfyller något av följande kriterier:<sup>34</sup>

- Är folkbokförd i kommunen
- Äger fast egendom i kommunen
- Ska betala kommunalskatt i kommunen

Genom demokratin och självstyrandet ska kommunerna sedan sköta de kommunala angelägenheterna som finns i KL och andra författningar.<sup>35</sup> Kommunerna ska ta hand om de allmänna angelägenheterna som rör kommunens område och medlemmar<sup>36</sup> och kommunfullmäktige får inte fatta beslut som är till nackdel för dessa om inte särskilda skäl föreligger.<sup>37</sup> Detta benämns ofta som proportionalitetsprincipen.

Kommunfullmäktige får sedan tillsätta en eller flera nämner som bedöms nödvändiga för att fullgöra de förpliktelser en kommun har, nämnderna får sedan vara organiserade i ett eller flera utskott.<sup>38</sup> Vanliga nämnder som är relevanta för stadsplaneringen är samhällsbyggnadsnämnder och miljö- och byggnadsnämnder men är inte begränsat till det.

### 4.2 Kommuners förhållningsregler

I det kommunala arbetet finns ett antal principer och regler som kommunerna har att förhålla sig till. Förutom att de, som tidigare nämnt, ska ta hand om de kommunala

---

<sup>31</sup> 1 kap 1 § RF

<sup>32</sup> 1 kap 4 § KL

<sup>33</sup> 3 kap 1 § KL

<sup>34</sup> 1 kap 5 § KL

<sup>35</sup> 1 kap 2 § KL

<sup>36</sup> 2 kap 1 § KL

<sup>37</sup> 2 kap 4 § KL

<sup>38</sup> 3 kap 4–5 §§ KL

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

angelägenheterna finns även likställighetsprincipen och självkostnadsprincipen som presenteras kortfattat här.

### 4.2.1 Likställighetsprincipen

Likabehandlingsprincipen innebär att kommuner ska behandla alla medlemmar lika och inte särbehandla någon, undantag finns dock om sakliga skäl föreligger.<sup>39</sup> Vad de särskilda skälen är finns emellertid ingen tydlig definition för utan får bedömas från fall till fall.

Principen är tillämplig i alla beslut som en kommun tar men extra viktig är den då kommunfullmäktige tar beslut om avgifter för den service som ska tillhandahållas.<sup>40</sup>

### 4.2.2 Självkostnadsprincipen

Enligt självkostnadsprincipen ska en kommun bära sina egna kostnader vilket innebär att avgiften inte får överstiga kostnaderna för tjänsten i fråga<sup>41</sup> och att ett överskott i verksamheten ska undvikas. Avgiften får dock täcka alla kostnader som uppstår i och med den tillhandahållna servicen och inte endast servicen som sådan.<sup>42</sup>

Undantag från självkostnadsprincipen finns då annan lagstiftning med särskilda bestämmelser som motsäger sig, inte heller är den tillämplig vid medels- och egendomsförvaltande kommunala verksamheter.<sup>43</sup> I och med detta omfattas inte de allmännyttiga bostadsföretagen av självkostnadsprincipen.<sup>44</sup>

## 4.3 Kommunala aktiebolag

Det finns dessutom möjlighet för kommuner och regioner att bilda och driva företag för kommunala angelägenheter. Det kan vara i form av aktiebolag, stiftelser, ekonomiska föreningar eller andra förvaltningsformer och kan antingen vara helägd av kommunen själva alternativt delägd gemensamt med andra aktörer. Företagen är juridiska personer som regleras av motsvarande lagstiftning för den förvaltningsform som valts, exempelvis aktiebolagslagen för aktiebolag. Företagen bestämmer sedan över sig själva men kan av styras av sina huvudmän genom politiska beslut.<sup>45</sup>

Två vanliga kommunala bolag är bostadsbolag som äger kommunala hyresrätter och parkeringsbolag för kommunala parkeringar, varav de sistnämnda är det som diskuteras

---

<sup>39</sup> 2 kap 3 § KL

<sup>40</sup> Höök (Kommentar till 2 kap 3 § KL)

<sup>41</sup> 2 kap 6 § KL

<sup>42</sup> Höök (Kommentar till 2 kap 6 § KL)

<sup>43</sup> Ibid.

<sup>44</sup> Prop. 1993/94:188 (s. 83)

<sup>45</sup> Sveriges Kommuner och Regioner (2021a)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

inom ramarna för denna rapport. I vissa kommuner är bostads- och parkeringsbolaget ett och samma företag.

När kommuner använder sig av kommunala aktiebolag som förvaltningsform bör verksamheten skapa en nytta för kommunens invånare och medlemmar.<sup>46</sup> Kommunfullmäktige ska dessutom årligen pröva de kommunala bolagens verksamhet om de varit förenliga med sitt ändamål och utförts inom ramarna för de kommunala befogenheterna.<sup>47</sup> Även kommunernas förhållningsregler som presenterats ovan i avsnitt 4.2 *Kommuners förhållningsregler* skall följas av kommunala bolag. Undantaget finns dock till exempel kommunala bostadsbolag inte behöver följa självkostnadsprincipen.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> Sveriges Kommuner och Regioner (2020, s. 8)

<sup>47</sup> 6 kap 9 § KL

<sup>48</sup> Svenskt näringsliv (2019, s. 11)



## 5 Parkerings- och transportplanering

*Avsnittet tar upp hur parkerings- och transportplaneringen fungerar i Sverige och hur den används av kommuner. Vidare ges en introduktion till relevant lagstiftning om den svenska parkerings- och transportplaneringen.*

### 5.1 Det kommunala detaljplanarbetet

Planeringen för mark- och vattenområden regleras i PBL och görs genom lämplighetsprövning av respektive kommun i form av detaljplaner eller områdesbestämmelser.<sup>49</sup> Det är endast kommunerna som får anta detaljplaner enligt det kommunala planmonopolet – däremot finns inga hinder för kommunerna att ta hjälp av andra aktörer i arbetet med att upprätta dem.<sup>50</sup> Detaljplanerna ska ange gränserna för allmän plats, kvartersmark och vattenområden samt användningen av dessa. De ska också bestämma användningen och utformningen av allmänna platser där kommunen är huvudman, däribland vägar.<sup>51</sup> Utöver de ovanstående obligatoriska bestämmelserna finns möjlighet för kommuner att även införa andra frivilliga bestämmelser i detaljplanerna. Exempel på sådana frivilliga bestämmelser är möjligheten att införa markreservat för trafik- och väganläggningar<sup>52</sup>, exempelvis upplägg för snö under vintertid,<sup>53</sup> men även att bestämma utformningen och placering av byggnader inom ett område.<sup>54</sup> Vidare får kommunerna även ställa krav på att det inom ett visst område ska ordnas lämpligt utrymme för parkering samt placering och utformning av dessa.<sup>55</sup>

Det finns även ett antal bestämmelser avseende mobilitet som får användas i detaljplaner. Sådana bestämmelser kan exempelvis vara plats för samutnyttjande av parkeringsplatser, en begränsad yta för parkeringsplatserna samt bilpooler inom kvartersmark. Det kan även vara bestämmelser om att områdets cykelparkeringar ska vara välutformade. Bestämmelser kring mobilitet som däremot inte kan regleras i detaljplaner är mobilitetspooler i form av avtal mellan mobilitetsleverantörer, informationsteknik och kostnader kopplat till kollektivtrafik.<sup>56</sup>

När utbyggnad enligt en antagen detaljplan ska genomföras sker det vanligtvis i samarbete med en byggherre. Den lagstiftning som finns inom ämnet kompletteras då vanligtvis med så kallade genomförandeavtal som förtydligar de rättigheter och skyldigheter som parterna åtar sig i projektet.<sup>57</sup> Beroende på vilken av parterna som

---

<sup>49</sup> 4 kap 2 § PBL.

<sup>50</sup> Boverket (2020)

<sup>51</sup> 4 kap 5 § PBL

<sup>52</sup> 4 kap 6 § PBL

<sup>53</sup> Gunnarsson (Lagkommentar till 4 kap 6 § PBL)

<sup>54</sup> 4 kap 16 § PBL

<sup>55</sup> 4 kap 13 § PBL

<sup>56</sup> Boverket (2018)

<sup>57</sup> Kalbro och Lindgren (2015, s. 133)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

äger marken vid projektets inledande används antingen exploateringsavtal eller markanvisningsavtal.

Förutom detaljplaner använder kommuner även sig av översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner som även dessa regleras i PBL. Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens område.<sup>58</sup> Den anger den långsiktiga planeringen för mark- och vattenområden inom kommunen och kan ge vägledning i beslutsfattande men är inte juridiskt bindande.<sup>59</sup> Översiktsplanen ska även ange hur kommunen hur bebyggelsen ska användas, utvecklas och bevaras<sup>60</sup> samt hur den fysiska planeringen och översiktsplanen tar hänsyn till mål, planer och program som finns för en hållbar utveckling.<sup>61</sup> Det finns även möjlighet för kommuner att även upprätta fördjupade översiktsplaner för särskilda mer avgränsade områden där det finns behov att utreda mer detaljrikt än i den mer omfattande översiktsplanen.<sup>62</sup>

### 5.1.1 Markanvisningsavtal

Markanvisningsavtal används då kommunen äger den mark som ska exploateras och innebär att en exploatör får ensamrätt att förhandla med kommunen om den mark som ska byggas. Förhandlingen sker inom ramarna för det markanvisningsavtal som tecknats mellan parterna. Detta kräver dock att kommunen i fråga har riktlinjer för hur kommunen använder sig av markanvisningar och benämns markanvisningspolicy. I policyn ska kommunen ta upp grunderna och målen med markanvisningar som genomförs samt hur de ska genomföras och hur marken värderas.<sup>63</sup>

Markanvisningar sker på två olika sätt:

- Anbudsförfarande
- Direktanvisning

Anbudsförfarande används då kommunen öppet och offentliggjort erbjuder aktörer att inkomma med anbud där det bästa eller enda anbudet antas. En särskild typ av anbudsförfarande kallas för markanvisningstävling där både markpris och förslag till framtida bebyggelse anges i anbudet. Direktanvisning sker när kommuner väljer en exploatör utan att inhämta anbud från andra, men direktanvisningen ska då föregås av en oberoende värdering.<sup>64</sup>

### 5.1.2 Exploateringsavtal

Exploateringsavtal används vid upprättande av detaljplaner på mark som ägs av en privat aktör, det vill säga kommunen äger inte marken. Ibland används det även när

---

<sup>58</sup> 3 kap 1 § PBL

<sup>59</sup> 3 kap 2 § PBL

<sup>60</sup> 3 kap 3 § PBL

<sup>61</sup> 3 kap 5 § 2p. PBL

<sup>62</sup> Boverket (2022)

<sup>63</sup> Kalbro och Lindgren (2015, s. 138-139)

<sup>64</sup> Ibid., s. 139

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

fastighetsägandet är blandat och delar av marken är kommunalt ägd och andra delar privatägd. Avtalet behandlar vanligtvis det ansvar och skyldigheter som kommunen och exploatörerna har gentemot varandra vid upprättandet av detaljplanen.<sup>65</sup> Det behandlar även hur exploateringen ska genomföras, vem som ska finansiera åtgärderna i exploateringen. Omfattningen av avtalen varierar från ett fåtal punkter till mycket omfattande<sup>66</sup> men där åtgärderna ska vara nödvändiga och exploatörens kostnader ska vara rimliga utifrån nyttan som denne har av planen i fråga.<sup>67</sup>

Kommuner som använder sig av exploateringsavtal behöver i likhet med markanvisningsavtal ha riktlinjer för exploateringsavtalen. I riktlinjerna ska framgå fördelningen av kostnader och intäkter i detaljplanernas genomförande, eventuell medfinansieringsersättning och andra förhållanden som bedöms ha betydelse för konsekvenserna i exploateringsavtalets ingående.<sup>68</sup>

## 5.2 Kommunal trafikplanering

Som nämnt i ovanstående avsnitt 5.1 *Det kommunala detaljplanearbetet* sker planeringen av mark- och vattenområden av kommunerna. Förutom detaljplaner använder sig kommuner även av olika former av styrdokument, strategier och policys för sin samhällsplanering. Trafikstrategier är ett sådant vanligt förekommande dokument. Det finns dock inga krav på att kommuner ska ha en trafikstrategi och inte heller några krav på innehållet för de kommuner som väljer att ta fram en trafikstrategi varpå innehållet kan variera. Exempelvis kan de behandla hur trafiksystemet ska utformas och olika avvägningar och prioriteringar som behöver göras vid trafikplaneringen. Trafikstrategier kan utformas för den övergripande planeringen, för enskilda trafikslag, parkeringsstrategier eller andra faktorer kopplade till trafiken. Den bör dock vara kopplad till den aktuella översiktsplanen.<sup>69</sup>

Dessutom är kollektivtrafiken en viktig del av trafikplaneringen, särskilt ur tillgänglighets- och kapacitetssynpunkt. Kommunerna och regionerna ansvarar gemensamt för den inom respektive län men med möjlighet att bestämma att kommunerna eller länet har ensamt ansvar.<sup>70</sup> Varje län ska ha en regional myndighet för kollektivtrafiken<sup>71</sup> som ska upprätta ett så kallat trafikförsörjningsprogram med mål för kollektivtrafiken i länet.<sup>72</sup> Programmet bör ha förankring i berörda kommuners översiktsplaner och planerade infrastrukturprojekt. I och med kommunernas

---

<sup>65</sup> Sveriges Kommuner och Regioner (2021b)

<sup>66</sup> Kalbro och Lindgren (2015, s. 134-135)

<sup>67</sup> 6 kap 40 § PBL

<sup>68</sup> 6 kap 39 § PBL

<sup>69</sup> Trafikverket (2019)

<sup>70</sup> 2 kap 1 § 1st. LoK

<sup>71</sup> 2 kap 2 § 1st. LoK

<sup>72</sup> 2 kap 8 § LoK

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

planmonopol har de även ansvar för att gator och bebyggelse utformas för en välfungerande kollektivtrafik.<sup>73</sup>

### 5.2.1 Planering för parkering

En del kommuner använder sig också av så kallade parkeringsnormer. Det finns inga lagkrav på vad en parkeringsnorm ska innehålla men innebär ofta att vid nybyggnation ska exploatörerna se till att ett visst antal parkeringsplatser byggs, ofta ett visst antal platser per bostad. Det kan sedan utgöra underlag inför arbetet med att upprätta nya detaljplaner men även bygglovsprövningar.<sup>74</sup> Det är dock inte alla kommuner som använder sig av dessa typer av styrdokument, i Stockholms län var det år 2014 knappt hälften av kommunerna som hade det.<sup>75</sup> Trots att det är kommunerna som tar fram parkeringsnormerna är de dock inte ansvariga för att se till att parkeringar anordnas, se avsnitt 5.3 *Lagstiftning*.

Många kommuner använder sig dessutom av flexibla parkeringstal. Flexibla parkeringstal innebär en möjlighet att ha färre parkeringsplatser inom nyexploatering då vissa särskilda förutsättningar är uppfyllda. Det finns inga specifika krav på dessa förutsättningar men de avser åtgärder som har som syfte att minska antalet ägda bilar inom området och i stället främja andra transportsätt. Åtgärderna som åsyftas kan exempelvis vara ytor för pooler för bil och andra transportmedel eller subventionerade kollektivtrafiksavgifter.<sup>76</sup>

Ur ett hållbarhetsperspektiv är det positivt att främja ett delat ägande och minska det enskilda bilägandet, det bidrar även till en effektivare markanvändning. Det finns emellertid en risk att viljan till att planera för dessa mobilitetsåtgärder försvinner om parkeringstalet är för lågt.<sup>77</sup> Även om det inte finns något formellt hinder för fastighetsägare att erbjuda fler parkeringsplatser än vad som framgår av styrdokumenten är det sällan det görs. En förklaring till det är att det innebär en kostnad och minskar den distributiva ytan som i stället kan användas för andra ändamål.<sup>78</sup>

Parkeringsplatser kräver bygglov om de ska anordnas, flyttas eller väsentligen ändras utomhus.<sup>79</sup> Bygglovsplikten gäller för fysiska förändringar på marken asfaltering, avgrusning, tillbyggnad av räcken och markeringar och vid ianspråktagande av mark där inga fysiska förändringar görs.<sup>80</sup> Undantag finns för parkeringsplatser på fastigheter med upp till två enbostadshus avsedda för den egna fastighetens behov. Inte heller behövs bygglov då parkeringsplatsen ska anläggas på mark som avsatts för väg

---

<sup>73</sup> Boverket (2017b)

<sup>74</sup> Johansson (2017, s. 85-87)

<sup>75</sup> Stockholms läns landsting (2014, s. 10)

<sup>76</sup> Boverket (2018)

<sup>77</sup> Ibid.

<sup>78</sup> Johansson (2017, s. 85-86)

<sup>79</sup> 6 kap 1 § 8p. PBL

<sup>80</sup> Boverket (2017a)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

eller gata i detaljplan.<sup>81</sup> Det finns också möjlighet för kommuner att i detaljplaner reglera bort bygglovsplikten för parkeringsplatser.<sup>82</sup> Förutom bygglov kan även andra typer av tillstånd krävas.<sup>83</sup>

### 5.3 Lagstiftning

I avsnitt 5.1 *Det kommunala detaljplanearbetet* presenteras detaljplaner, översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner och den lagstiftning som omfattar dessa. Förutom möjligheten och skyldigheten för kommunerna att planera den fysiska miljön finns även annan lagstiftning som kommuner, exploatörer och andra aktörer behöver förhålla sig till. Relevant lagstiftning redovisas i följande avsnitt.

#### 5.3.1 Skyldighet att tillhandahålla parkeringsplats

I avsnitt 5.2 *Kommunal trafikplanering* beskrevs parkeringsnormer och hur de används, det nämndes också att kommunen inte skyldighet att anordna parkeringen. Det är i stället fastighetsägarnas ansvar att se till att det på eller i närheten av fastigheten anordnas lämplig parkering och utfart för bostäderna.<sup>84</sup> Detta gäller även om fastigheten innehåller flera bostäder.<sup>85</sup> Kommunen har däremot i och med ensamrätten att planera för markanvändningen möjlighet att i detaljplaner reglera var parkeringar får anordnas på en fastighet, de har även möjligheten att bestämma utformningen av dessa.<sup>86</sup>

Lämplig parkering innebär att den ska vara placerad på en lämplig plats på fastigheten och ha en tillräcklig stor yta för att fungera som parkering.<sup>87</sup> I de fall kommunen är fastighetsägare vilar detta ansvar dock även på kommunen.

Vidare finns även krav på en fastighets utformning i FBL. En fastighet ska vara varaktigt lämpad för sitt ändamål, ha en lämplig utformning samt tillgång till vägar utanför för att få tillgång till fastigheten.<sup>88</sup> Vidare ska fastigheten bildas i enlighet med detaljplan för området.<sup>89</sup>

#### 5.3.2 Lagstiftning om funktioner i mobilitetshus

Avsnittet redogör för olika lagar och författningar som kan vara relevanta för kommuner och andra aktörer som planerar bygga men också förvalta mobilitetshus.

---

<sup>81</sup> 6 kap 2 § 3p. PBL

<sup>82</sup> 9 kap 7 § PBL

<sup>83</sup> Boverket (2017a)

<sup>84</sup> 8 kap 9–10 §§ PBL

<sup>85</sup> 8 kap 9 § 2 st. PBL

<sup>86</sup> 4 kap 13 § PBL

<sup>87</sup> Pontus Gunnarsson (Lagkommentar till 8 kap 9 § PBL)

<sup>88</sup> 3 kap 1 § FBL

<sup>89</sup> 3 kap 2 § FBL

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

### Avgifter

En kommun har rätt att ta ut avgifter för tjänster och service som kommunen tillhandahåller<sup>90</sup> men kan också välja att finansiera dessa med skattemedel.<sup>91</sup>

Vid upplåtelse av offentlig plats inom detaljplanelagt område ska tillstånd ges av polismyndigheten om ändamålet för upplåtelsen inte stämmer överens med ändamålet i detaljplanen och upplåtelsen inte är tillfällig.<sup>92</sup> En kommun har sedan rätt att ta ut avgift för upplåtelser på offentlig plats<sup>93</sup> vilket även inkluderar rätten att ta ut avgifter för områden avsedda för parkering på offentliga platser under kommunens förvaltning. Grunderna för bestämmandet av avgifterna beslutas av kommunfullmäktige och det finns möjlighet att differentiera avgiften för näringsidkare och boende inom området.<sup>94</sup> Lagen är dock inte tillämplig för att differentiera avgiften för elbilar.<sup>95</sup>

Avgiften behöver inte motsvara de kostnader som åligger kommunen för den utrustning och personal som krävs för att ta ut avgift men avgiften får inte heller bestämmas till ett högre pris för att ha en ekonomisk vinning. Däremot är lagstiftningen inte tillämplig på sådana platser där långtidsparkering eller obegränsad parkering är möjlig då det anses att det finns tillräckligt med plats för att upplåta parkering avgiftsfritt.<sup>96</sup>

### Hyrbil och bilpooler

Verksamheter som hyr ut bilar och andra fordon omfattas av lagstiftningen i Lag (1998:492) om biluthyrning. Den är tillämplig när bilar och terrängmotorfordon hyrs ut för kortare tid än ett år och utan förare.<sup>97</sup> För sådan verksamhet krävs tillstånd<sup>98</sup> som prövas av Transportstyrelsen.<sup>99</sup> Utöver det ställs krav på att utövaren ska visa på bland annat yrkeskunnande för att få tillstånd<sup>100</sup> och att juridiska personer ska utse en eller flera personer med särskilt ansvar för verksamheten utifrån gällande regler.<sup>101</sup> Vidare ställs krav på att fordonen endast hyres ut till behöriga förare.

Dessa regler har i ett projekt ansetts begränsa möjligheten till delad mobilitet och utvecklingen av den då reglerna och delandet av fordon medför att endast hyrbilsföretag

---

<sup>90</sup> 2 kap 5 § KL

<sup>91</sup> Höök (Lagkommentar till 2 kap 5 § KL)

<sup>92</sup> 3 kap 1 § OL

<sup>93</sup> 1 § KAL

<sup>94</sup> 2 § KAL

<sup>95</sup> HFD 2014 ref 57

<sup>96</sup> Höök (Lagkommentar till 2 § KAL)

<sup>97</sup> 1 § LBUH

<sup>98</sup> 3 § LBUH

<sup>99</sup> 4 § LBUH

<sup>100</sup> 6 § LBUH

<sup>101</sup> 7 § LBUH

### Mobilitetshus – mer än bara parkering?

använder sig av bildelning. För att uppnå sin potential har därför ansetts att uppdateringar i både lagstiftning och skatteregler är nödvändigt.<sup>102</sup>

---

<sup>102</sup> Lindholmen Science Park (2021, s. 3)

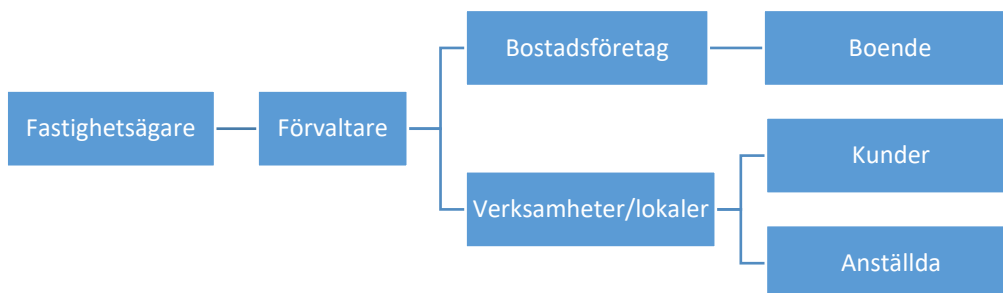
## 6 Upplåtelseformer för parkering och andra ändamål

I avsnittet förklaras begreppet upplåtelseform och vilka upplåtelseformer som är aktuella för mobilitetshusen. Även parkeringsköp beskrivs i avsnittet då detta är ett avtal mellan två parter om att i framtiden ha rätt att teckna en upplåtelse om att nyttja ett visst antal parkeringsplatser.

### 6.1 Vad innebär upplåtelseformer för parkering?

Eftersom mobilitetshusen i många fall inte ägs och förvaltas av den part som nyttjar parkeringsplatserna behövs en upplåtelse eller överenskommelse mellan dessa aktörer. Upplåtelsen kan vara till exempel lantmäteribeslut så som servitut men kan också vara avtal för nyttjanderätter och arrenden.

Ofta krävs också upplåtelse i flera steg mellan fastighetsägare, förvaltare och nyttjarna av mobilitetshuset beroende på hur många olika och vilka aktörer som har möjlighet att använda mobilitetshuset. I *Figur 8 Organisationsschema över mobilitetshus* nedan ges en översiktlig bild över de olika aktörerna som kan inblandade i mobilitetshus från fastighetsägare till användare. De första tre stegen i organisationsschemat utgörs av olika former av företag medan det fjärde och sista steget är privatpersoner. Däremot behöver inte alla dessa stegen vara aktuella för alla mobilitetshus och i vissa fall är består två eller tre steg av samma aktör. Det vanligaste är att fastighetsägare och förvaltare är samma aktör varav det inte behövs någon upplåtelse däremellan. I vissa fall är förvaltaren även ett bostadsföretag varav upplåtelse inte behövs däremellan heller.



Figur 8 Organisationsschema över mobilitetshus



## 6.2 Eget ägande

Som nämnt i avsnitt 5.3.1 Skyldighet att tillhandahålla parkeringsplats är det en fastighetsägares ansvar att anordna lämplig parkering för fastigheten, oavsett om det är till boende, lokaler eller verksamheter. Om det görs på fastigheten i fråga eller egen fastighet i direkt anslutning har fastighetsägaren parkeringarna med äganderätt.

## 6.3 Nyttjanderätter

Nyttjanderätt är ett samlingsbegrepp för ett flertal olika typer av upplåtelser, däribland hyra och arrende som presenteras nedan. Om en viss upplåtelse inte uppfyller kraven för någon av dessa nyttjanderättstyper finns också möjligheten att upplåta genom vad som kallas för en allmän nyttjanderätt.

En nyttjanderätt innebär en rättighet för en part att förfoga över en annan persons fastighet. Fysiska såväl som juridiska personer har rätt att ingå nyttjanderättsavtal.<sup>103</sup> Reglerna för dessa finns i 7 kap JB. Nyttjanderätter för fast egendom är bindande som längst 50 år utanför detaljplaneområden och 25 år inom detaljplanelagt område.<sup>104</sup> Begränsningen gäller dock inte nyttjanderätter upplåtna av staten.<sup>105</sup> Med staten avses här troligtvis inte statliga bolag och stiftelser utan endast vissa myndigheter under regeringen.<sup>106</sup> Om överenskommelse om förlängning av upplåtelseiden träffas gäller detta som en förlängning av densamma.<sup>107</sup>

Bestämmelserna gäller även för de andra två typerna av nyttjanderätter, hyra och arrende, som presenteras här nedan om inte annat framgår av respektive lagstiftning.<sup>108</sup>

### 6.3.1 Hyra

Hyra är en form av nyttjanderätt vars upplåtelse sker enligt reglerna i 12 kap JB, ofta benämnt som Hyreslagen. Hyra innebär att hus eller delar av ett hus upplåtes mot en ersättning<sup>109</sup> och gäller tills vidare om inget annat avtalats om. Ett hyresavtal som gäller för en bestämd tid upphör att gälla vid avtalets utgång om inget annat avtalats.<sup>110</sup> Hyreslagen är således endast tillämpligt på verksamheter som bedrivs i lokaler, hyreslagen gäller inte för upplåtelser utomhus som är utan väggar och tak. Det innebär också att parkeringsplatser i garage kan omfattas av Hyreslagen men inte parkeringsplatser utomhus.

---

<sup>103</sup> Jensen (Lagkommentar till 7 kap 1 § JB)

<sup>104</sup> 7 kap 5 § 1st. JB

<sup>105</sup> 7 kap 5 § 3st. JB

<sup>106</sup> Jensen (Lagkommentar till 7 kap 5 § JB)

<sup>107</sup> 7 kap 7 § JB

<sup>108</sup> 7 kap 1 § 1st. JB

<sup>109</sup> 1 § HL

<sup>110</sup> 3 § 1–2 st. HL

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Generellt sätt krävs det att en upplåtelse avseende hyra är avgränsad och bestämd till en specifik plats. HD beslutade i ett fall att ett avtal om försäljning av bröd och eventuellt andra produkter i biljetthallar till tunnelbanor inte var att betrakta som ett hyresavtal. I avtalet specificerades varken exakt lokalisering och inte heller vilka biljetthallar avtalet gällde. Det finns visst stöd för att även olokaliserade upplåtelser kan vara att anse som hyresavtal om det är av en sådan karaktär att det är lätt utbytbar och av viss storlek.<sup>111</sup> Det finns därmed stöd för att garageplatser kan upplåtas som hyra med rätt förutsättningar.

### 6.3.2 Arrende

För upplåtelser av jord, det vill säga upplåtelser utomhus, används i stället upplåtelseformen arrende.<sup>112</sup> Arrenden kan användas för upplåtelse av parkeringsplatser i två fall; antingen mellan fastighetsägare och de boende för enskilda platser eller mellan två fastighetsägare där den ena äger anläggningen och den andra äger den fastighet som behöver använda sig av platserna.

För arrendeavtal krävs någon form av ersättning<sup>113</sup> men den behöver inte vara ekonomisk.<sup>114</sup> Arrendet ska också vara lokaliserat men troligtvis gäller samma undantag för arrenden som för hyresavtal och kan således vara arrenden trots att de är olokaliserade under förutsättning att de är lätt utbytbara upplåtelser av viss storlek och karaktär.<sup>115</sup> En olokaliserad upplåtelse som inte faller under dessa undantagsregler är en allmän nyttjanderätt.<sup>116</sup>

## 6.4 Parkeringsköp

En vanligt förekommande metod för att tillgodose behovet och kraven på parkering till en fastighet är att använda sig av parkeringsköp. Det var från början en tanke om att omvandla skyldigheten att tillhandahålla parkering enligt Plan- och bygglagen till att i stället omfatta en ekonomisk skyldighet för fastighetsägarna. Parkeringsköp blev då ett exempel på en sådan möjlighet. Även om parkeringsköp som metod använts av kommuner sedan 1950-talet i form av gemensamma parkeringsanläggningar ökade mängden markant mellan 1968 och 1971. Syftet med parkeringsköpen är att uppfylla kravet på parkering genom att ekonomiskt bidra till anläggandet och driften av parkeringsplatser utanför fastigheten, exempelvis i ett parkeringshus.<sup>117</sup>

---

<sup>111</sup> NJA 2001 s.10

<sup>112</sup> 8 kap 1 § JB

<sup>113</sup> Ibid.

<sup>114</sup> Flodin (Lagkommentar till 8 kap 1 § JB)

<sup>115</sup> Ibid.

<sup>116</sup> Ibid.

<sup>117</sup> Dir. 1987:49

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Parkeringsköp som begrepp beskrevs tidigt som ett avtal där en fastighetsägare ges tillgång till parkering utanför den egna fastigheten mot ersättning.<sup>118</sup> Möjligheten att anordna parkering på annan fastighet har sedan specificerats ytterligare i den lagstiftning<sup>119</sup> som presenterats i avsnitt 5.3.1 *Skyldighet att tillhandahålla parkeringsplats*. Förutsättningarna för parkeringsköpen regleras sedan i avtal mellan två aktörer, ofta innebär det att exploatören inte behöver anordna parkeringsplatser inom den egna fastigheten i utbyte mot att denne binder sig till att köpa ett visst antal parkeringsplatser som sedan den andra parten tillhandahåller. Parkeringsköp är tillämpligt i både markparkering och anläggningar som parkeringshus.

Vidare får avtalet inte avse parkering på allmän plats och för att ett bygglov ska beviljas krävs någon form av konfirmation om att behovet kommer tillgodoses i en framtida anläggning. Det innebär även att anläggandet av anläggningen i fråga inte får skjutas på, även om tillfälliga platser i vissa fall kan accepteras inledningsvis. Avtalet arbetas fram gemensamt mellan aktörerna och inga speciella krav på innehåll finnes.<sup>120</sup>

Parkeringsköp är dock inte en upplåtelseform i sig utan utgör en skyldighet för den aktör, till exempel kommun, som äger parkeringsanläggningen att tillhandahålla parkeringsplatserna till fastighetsägaren i enlighet med parkeringsköpsavtalet. Det innebär ofta att fastighetsägaren sedan har förtur till upplåtelse av parkeringsplatserna. Ett avtal om parkeringsköp innebär dock inte en skyldighet för fastighetsägaren att faktiskt ingå upplåtelseavtal om parkeringarna.<sup>121</sup>

---

<sup>118</sup> SOU 1989:23 (s. 9)

<sup>119</sup> 8 kap 9 § 4p. PBL

<sup>120</sup> SOU 1989:23 (s. 9-10)

<sup>121</sup> Dir. 1987:49

## 7 Intervjuer

*I avsnittet presenteras de kvalitativa materialet i form av resultatet från de intervjuer som genomförts i studien.*

### 7.1 Förfarande för intervjuerna

Inledningsvis har en omvärldsbevakning gjorts och en viss faktainsamling för att undersöka underlag och förutsättningar för både intervjuerna och mobilitetshuset som stort. Utifrån den sammanställda informationen och frågeställningarna har sedan intervjufrågor formulerats till två olika intervjumallar, en riktad till kommuner och en riktad till andra privata aktörer. Dessa finns att läsa i Bilaga 1: Intervjumall för kommunintervjuer respektive Bilaga 2: Intervjumall för andra intervjuer

Författaren har sedan gjort ett urval av aktörer att intervjua. Till en början var tanken att framför allt göra intervjuer med kommuner som har uppfört eller planerar uppföra mobilitetshus i stadsbyggnadsprojekt utan kommunalt parkeringsbolag. Idéen frångicks sedan till stor för att urvalet var alltför begränsat för att uppnå syftet. I stället har ett flertal olika aktörer och kommuner med olika infallsvinklar intervjuats för att jämföras med varandra. Intervjun med Tyréns har dock gallrats ut från examensarbetet då den genomfördes i ett tidigt skede av arbetsprocessen då inriktningen var annorlunda.

Samtliga intervjuer har genomförts på distans via mötesprogrammet Teams och har pågått mellan 30 och 60 minuter. De genomförda intervjuerna framgår närmare i Tabell 2. Efter intervjuerna har de sammanställts genom att först transkriberas. Transkriptionen skickas sedan för godkännande till de intervjupersoner som velat, i annat fall skickas endast den sammanställning som använts i uppsatsen till intervjupersonen. De flesta intervjupersonerna har uttryckt intresse av att ta del av uppsatsen efter dess sammanställande varav författaren beslutat att skicka ut uppsatsen till samtliga intervjupersoner vid publicering.

Efter transkriberingen är genomförd sammanfattas det väsentliga ur intervjun i uppsatsen i följande delavsnitt.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Tabell 2. Lista över genomförda intervjuer med tidpunkt och datum

Aktör	Datum och tid	Person
<b>Västerås Kommun</b>	21/2-22 14:00	Thomas Wulcan
<b>Hub Park AB</b>	22/2-22 10:00	Michael Olsson
<b>Tyréns</b>	24/2-22 10:00	Jonas Hedlund
<b>Victoriahem</b>	1/3-22 13:00	Pia Krook
<b>Skövde Kommun</b>	22/3-22 13:00	Ingemar Linusson
<b>Järfälla Kommun</b>	23/3-22 09:00	Oskar Rosell
<b>Lunds Kommunala Parkeringsbolag</b>	7/4-22 13:00	Mathias Gunnarfelt

### 7.2 Västerås Kommun

Från Västerås kommun intervjuas en person som jobbar på trafik- och tillståndsenheten och det kommunala parkeringsbolaget Västerås Parkering AB.

För de mobilitetshus, Däcket och Dockan, som byggts i Västerås var kommunen fastighetsägare innan byggnationen. Som nämnt i avsnitt 3.2.2 Däcket och Dockan i Västerås byggdes båda mobilitetshusen i ett större exploateringsområde där även ett stort antal bostäder planerade byggas. För att säkerställa både parkeringstillgången för de nya bostäderna och att mobilitetshusen används i den tänkta utsträckningen använde kommunen sig av markanvisningar för bostäderna. I markanvisningarna angavs sedan de förutsättningar man ville skulle gälla, vilket i detta fall var att vid nybyggnationen skulle ett visst antal av parkeringsplatserna tillgodoses av mobilitetshusen. För Däcket och Dockan var det 40 % av platserna som skulle tillgodoses av mobilitetshusen. Därutöver har området i sin helhet planerats så att det ska finnas få andra parkeringsmöjligheter tillgängliga för att säkerställa att mobilitetshusen används.

I Västerås användes parkeringsköp för upplåtelseerna i enlighet med markanvisningarna och platserna värderades inledningsvis till 3,5 prisbasbelopp i dåvarande värde. Fastighetsägarna betalade därefter hälften av detta innan bygglovets beviljades och resterande hälften vid tillträdet till parkeringsplatserna.

#### 7.2.1 Erfarenheter av mobilitetshusen

Efter att mobilitetshusen Dockan och Däcket färdigställda har Västerås kommun och Västerås Parkering AB utvärderat resultatet. Värdet på 3,5 prisbasbelopp visade sig vara för lågt utifrån de kostnader som uppstod vid uppförandet av mobilitetshusen och har sedan dess höjts till fyra prisbasbelopp. Det nämns dock även att i centrala lägen kan ett högre pris tas ut av slutkund, det vill säga hyresgästerna, i ett senare skede av driften. I ytterområden finns inte samma möjligheter vilket innebär att friköpsbeloppen därmed varierar från stad till stad men även område till område.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Därefter diskuteras även vilka förutsättningar som anses nödvändiga för att mobilitetshusen ska fungera som tänkt. En sådan nödvändig förutsättning anser Thomas Wolcan är att det finns inga eller få markparkeringar i närheten. Risken han ser annars är att invånarna väljer markparkering längs gatorna i stället för mobilitetshusen, särskilt om dessa är billigare. I dessa fall hyrs även platser ut till bland annat samhällsfastigheter vilket, enligt Thomas, ger rörelse till mobilitetshuset och även rätt ekonomiska förutsättningar i och med hyresintäkterna.

Han lyfter även de fördelar han sett med att använda sig av ett kommunalt parkeringsbolag. En av fördelarna i detta arbete där parkeringsköp var en given förutsättning redan vid markanvisningen är att exploatörerna var positivt inställda till förfarandet när motparten var kommunal. Det nämns även ett fall med ett privat parkeringsbolag där avgiften var för hög och folk i stället valt markparkeringar.

### 7.3 Hub Park AB

Från Hub Park AB, härnäst endast kallat Hub Park, intervjuas Michael Olsson, Vice VD på bolaget. Hub Park är ett privat fastighetsbolag med syfte att bygga och förvalta hållbara mobilitetshus i samhällsprojekt med fokus på ett långsiktigt användande.<sup>122</sup>

Bolaget är ett relativt nystartat bolag och har därför ett begränsat antal färdigställda projekt men har i dagsläget kontakt med flera kommuner för att diskutera framtida mobilitetshus. Ett färdigställt projekt är däremot Solkvarteren i Hyllie som är en del av Malmö. Solkvarteren är enligt Michael en sorts hybrid mellan parkeringshus och framtida mobilitetshus. Michael har tidigare erfarenheter från en tidigare anställning där man i Malmö planerade för ett parkeringshus gjort av trä vid Sege Park. Av de projekt som Michael varit involverad i uppskattar han att 80 % av projekten är på mark som ägs av kommun och 20 % på privatägd mark. Båda projekten genomförs med månadsabonnemang för parkeringsplatserna samt korttidsparkering för andra funktioner, till exempel affärer.

I intervjun lyfts det fram att mobilitet enligt bolaget består av två aspekter: Utsläpp och tillgänglighet. Utsläpp innebär att rätt fordon ska användas för rätt resa, exempelvis ska inte bil användas vid resor som går att genomföra med cykel, och därmed minska onödiga utsläpp. Tillgängligheten beskrivs som ett behov att säkerställa att rätt fordon används för att effektivisera transporter och fordonens ytmässiga användning men även att utveckla nya tekniska innovationer för att undvika onödiga resor. Vidare vill man inte att parkering och mobilitetshus ska vara en förvaring av bilar utan en samlingspunkt.

I framtida arbeten vill man värna om ett långsiktigt ägande och se till att det finns en plan för vad mobilitetshusen kan användas för om det en dag inte längre skulle finnas ett behov av dem. Exempelvis planeras det för att i framtiden kunna använda de till

---

<sup>122</sup> Hub Park (u.å.)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

bostäder i stället. I och med detta vill man därmed vara med tidigt i process när framtida mobilitetshus planeras för att kunna påverka processen och säkerställa det långsiktiga perspektivet. Helst vill man vara med från och med framtagande och upprättande av detaljplanerna och sedan fram till att huset är byggt. Tanken är att därefter att Hub Park själva ska äga och förvalta de färdiga mobilitetshusen. Det poängteras även att man framför allt vill vara med och utveckla nya områden.

### 7.3.1 Erfarenheter av mobilitetshusen

I intervjun diskuteras både erfarenheterna med parkeringshusen i Malmö och vilka ekonomiska såväl som stadsplaneringsmässiga incitament som bolaget anser vara förutsättningar för framtida investeringar i mobilitetshus.

En förutsättning för en framtida investeringsvilja finns i den parkeringsnorm som gäller för områden. Om inte kraven på parkeringsplatser är tillräckligt högt och det därmed inte finns krav på omkringliggande verksamheter och bostäder att använda huset finns det inte heller några incitament att bygga och förvalta mobilitetshusen. Ytterligare en aspekt som hålls fram som viktig är att tillsammans med kommunen ha en hög rådighet över marken i området, det vill säga att antingen bolaget eller kommunen är fastighetsägare i hög utsträckning. En av anledningarna till det är att man vill kunna diskutera med fastighetsägaren och kunna påverka området i stort. I projektet i Sege Park tillhandahölls lösningar för andra typer av "kommunala problem" som Michael själv uttrycker det som. I projekten med Hub Park har man liknande ambitioner baserade på dessa erfarenheter. Det kan vara lösningar för elförsörjning, översvämningsskydd och sparande av dagvatten i lager som släpps ut när behovet uppstår.

Den metod som ansetts ge bäst ekonomiska förutsättningar är att ha en blandning av upplåtelser i form av långtidsabonnemang för boende och korttidsupplåtelser, till exempel affärer. Det bidrar även till att huset används dygnet runt och ger en rörlighet. Däremot beskrivs intjäningsförmågan under mobilitetshusens och parkeringshusens första 5–7 år som väldigt dålig.

Hub Park strävar även mot att bygga nettonoll och säger att problem kan uppstå i att investera i områden där kommunen inte strävar efter att bygga nettonoll. Andra utmaningar som kan uppstå i målet är att det kan bli mycket dyrare än vad som inledningsvis var tänkt men även att det valda materialet inte ger den effekt som eftersträvades. Kopplat till det uttrycks även en önskan att kommuner i markanvisningstävlingar inte endast tog hänsyn till priset på anbuden utan även miljöaspekter och förväntan över tid.

## 7.4 Victoriahem

Från Victoriahem intervjuas projektutvecklaren Pia Krook. Victoriahem är ett fastighetsbolag som jobbar med att utveckla bostäder i tillväxtområden i Sverige, ofta miljonprojektområden. De är verksamma från Uppsala i norr till Trelleborg i söder. De agerar som fastighetsägare och hyresvärd för både nyproduktion och övertagande av befintliga bostäder.<sup>123</sup>

Victoriahem har i dagsläget inga färdigställda mobilitetshus men har planerat för någon form av mobilitetshus som vid tillfället för intervjun befinner sig väldigt tidigt i processen. Det befintliga beståndet består av traditionella parkeringshus och ett antal nya ska uppföras i nybyggnationsprojekt.

I de kommande mobilitetshusen har Victoriahem både rollen som fastighetsägare och hyresgäst i mobilitetshus initierade av kommuner och har där inte något driftansvar. I dessa fall hyr eller köper man endast en viss andel av det totala antalet parkeringsplatser och delar således utrymmet med andra aktörer. Samtliga projekt är nyexploateringsområden bredvid befintliga områden, det vill säga Victoriahem planerar mobilitetshusen i förtätningsområden i samband med byggnation av bostäder.

Beroende på de funktioner som ska tillhandahållas av mobilitetshusen och var bostäderna byggs sker byggnationen av mobilitetshusen i olika etapper av projektet. I ett projekt byggs nya bostäder på befintliga parkeringsplatser varpå mobilitetshuset planeras stå färdigt i de senare etapperna när tillräckligt stor andel av de befintliga parkeringsplatserna tagits i anspråk. I andra projekt ska mobilitetshuset även ha andra funktioner där mini-ÅVC nämns som exempel och måste därmed stå färdigt i ett mycket tidigare skede för att funktionerna som ska tillhandahållas finns redan när de första hyresgästerna flyttar in. Pia säger även att utbyggnaden ofta hänger samman med kommunens önskan och byggnadstakt i övrigt.

Oftast ska Victoriahem själva förvalta och driva mobilitetshusen och äger därmed marken vid projektets inledande. En förutsättning för att investera i dessa är enligt Pia att projekten går ihop ekonomiskt, vilket i sig ofta förutsätter att man inte bygger parkeringsanläggningar under mark. För de gemensamma verksamheterna krävs också att man har någon form av överenskommelse, exempelvis intentionsavtal eller hyresavtal, med de andra parterna för att den funktionen sedan kommer att nyttjas.

Eftersom byggnaderna framför allt förvaltas av Victoriahem själva och används av deras hyresgäster används hyra som upplåtelseform för parkeringsplatserna. Däremot vill man gärna ha kompletterande markförlagda parkeringar då man anser att fordon tillhörande bilpooler fungerar bättre på öppen yta för att värna om skalskyddet.

---

<sup>123</sup> Victoriahem (u.å.)



## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

### 7.4.1 Erfarenheter av mobilitetshusen

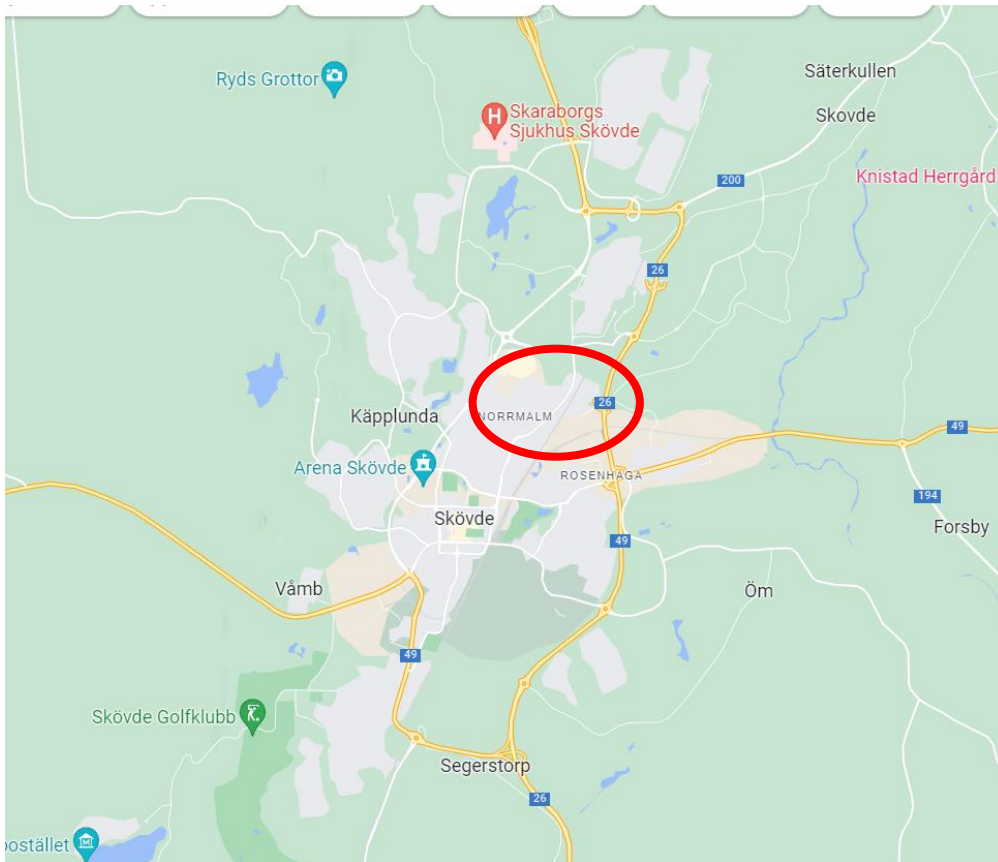
Victoriahem har som tidigare nämnts inga mobilitetshus i dagsläget utan den samlade erfarenheten kommer från parkeringshus. En återkommande problematik i dessa är att de upplevs otrygga och har mycket stök när utomstående tillåts in. Vidare anser man att det kan vara svårt att hindra utomstående från att ta sig in i parkeringshusen, delvis för att man går in med någon annan eller forcerar portarna med bilarna. För att undvika detta har man därmed velat bygga bort det som kallas för allmänna ytor men menar också att det kan fungera om det byggs in verksamheter som bidrar till att det finns folk i rörelse.

Ytterligare ett problem är att det är svårt att få ekonomin för de framtida mobilitetshusen att gå ihop, kostnaden för att bygga blir större än vad man kan få ut från användarna. I viss mån menar Pia även på att parkeringarna blir för dyra för att de boende ska ha råd med att hyra dem. Om kommunen ska driva mobilitetshuset kräver de dessutom ofta att antalet parkeringsplatser som Victoriahem vill ha framgår innan byggnationen är färdig, det vill säga det framgår i avtalet för parkeringsköp. Detta är något som Victoriahem har svårt att binda upp sig på eftersom betalningsviljan är svår att förutse för framtida garageplatser med högre hyra än nuvarande markparkeringsplatser. I upplåtelse med mobilitetsoperatörer behöver de boende också betala moms på 25 % enligt intervjupersonen, vilket gör parkeringsplatserna dyrare än om bolaget själva hade ägt dessa.

### 7.5 Skövde Kommun

I Skövde kommun intervjuas Ingemar Linusson, projektledare på mark- och exploateringsavdelningen. Det finns i nuläget inga mobilitetshus färdiga men minst ett är på gång och förmodligen fler. På kommunens hemsida finns information om ett mobilitetshus vid namn Mode men Ingemar menar på att detta inte är ett mobilitetshus i den mening som man planerar för framtida mobilitetshus. Mode är i stället ett traditionellt parkeringshus men som även innehar hyrbilar. Han berättar att i kommunen planeras ett stort stadsomvandlingsprojekt med cirka 3500 nya bostäder i en ny stadsdel. Området byggs i etapper om 175 lägenheter per år där tanken är att varje mobilitetshus ska samla cirka 600–700 platser. Beroende av hur stort området sedan blir antas det att 3–4 mobilitetshus ska byggas.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?



Figur 9. Placering av den nya stadsdelen Mariesjö i Skövde

Den nya stadsdelen ska få en miljö- och hållbarhetsprofil och målsättningen är att området ska vara ”fullt modernt fortfarande 2030”. Vad det innebär finns emellertid ingen tydlig information om och dialog förs kring både hur samhället antas se ut 2030, vad som är modernt då och vilka krav det ställer på dagens planering. En fundering som finns är hur persontransporter kommer att ske i framtiden, om färre antal transporter kommer göras och om synen på bilägandet kommer vara förändrat.

För de framtida mobilitetshusen ska ett nytt kommunalt parkeringsbolag startas som får i uppgift att äga och driva mobilitetshusen. Privata alternativ har diskuterats under processen men beslutet blev att starta det nya bolaget för att behålla rådföringen och flexibiliteten. Tanken är också det kommunala parkeringsbolaget på längre sikt ska ta över befintliga parkeringshus och så småningom även markparkeringar i området.

I området finns en parkeringsnorm som i dagsläget säger att det ska finnas 10–12 parkeringsplatser per 1000 BTA. Stadsdelen med mobilitetshus ska i stället ha en parkeringsnorm om 8 parkeringsplatser per 1000 BTA med möjlighet att gå ner till 6 mot en motprestation från fastighetsägaren i fråga. Sådana motprestationer ska enligt Ingemar stimulera till ett färre antal privatägda bilar, exempel på sådana åtgärder kan

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

enligt Ingemar vara att fastighetsägaren tillhandahåller bilpool eller gratis kollektivtrafikkort till de boende. Upplåtelseerna för platserna sker i form av parkeringsköp om 190 000 kronor/plats och sedan en blockhyra på årsbasis för de platser man hyr.

Förutsättningar för viljan att investera i de nuvarande och framtida mobilitetshus är att det ska vara totalförbud mot parkeringar på gatan under natten, för att stimulera till användning av de parkeringar som mobilitetshuset tillhandahåller. I praktiken innebär det att endast korttidsparkering ska vara tillåten på andra platser och med strikt uppföljning. En annan förutsättning är att området marknadsförs inför inflyttning till fastighetsägare och hyresgästorganisationer för att säkerställa att de är införstådda med förutsättningarna för området, däribland att parkeringsplatserna och annan samhällsservice inte nödvändigtvis finns i direkt anslutning till fastigheten. Till sist är även tidigare nämnda blockhyra och parkeringsköp nödvändigt för att säkerställa att ekonomin går ihop.

### 7.5.1 Erfarenheter av mobilitetshuset

I tidigare anläggningar, som dock inte varit mobilitetshus, har det funnits tomma ytor och oanvända parkeringsplatser när fastighetsägarna byggt egna anläggningar. Ofta har dessa dessutom varit i källarplan varav möjligheterna att omvandla utrymmet för annan användning varit begränsad. Detta är något man vill ändra i framtida projekt och tidigt möjliggöra för en framtida användningsändring, både konstruktions- och förvaltningsmässigt.

Den framtida förvaltningen för det kommunala parkeringsbolaget inom hela kommunen är tänkt att ske genom att kommunen äger mark som sedan säljs till parkeringsbolaget som i sin tur bygger de nya mobilitetshuset, parkeringarna och andra anläggningar. Fördelen med detta anser man är möjligheten att påverka lokaliseringen. Enligt Ingemar Linusson vill kommunen inte ha mobilitetshuset långt inne i kvarteren för att på så sätt hålla bilarna ute, vilket är lättare om kommunen själva äger marken och sedan förvaltar mobilitetshuset.

Vid planerandet av hur driften ska fungera i framtiden har Skövde Kommun varit i kontakt med ett flertal andra aktörer, bland annat Göteborgs kommun. Där har man kommit fram till att hyresavtalen för parkeringarna i de framtida mobilitetshuset bör löpa på perioder om max 10 år av både juridiska och flexibilitetsskäl. I Skövde kommer förmodligen liknande förutsättningar föreslås. Dessa förutsättningar ska framgå av exploaterings- eller markanvisningsavtal men dess exakta lydelse är ännu inte beslutat. Det finns därmed en möjlighet att platser inte hyrs om vid kontraktets förnyelse och för detta finns inga konkreta planer än. Men i och med att man planerar för att kunna använda ytorna för andra ändamål om förutsättningarna ändras menar Ingemar Linusson på att detta kan lösas genom exempelvis fler mobilitetslösningar i form av hyrbilar eller annan delad mobilitet alternativt omvandla ytorna till andra användningsområden. Kontor är ett sådant användningsområde som nämns.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Vidare har man dialog med andra aktörer på marknaden så som fastighetsägare, hyresgästorganisationer och representanter från bilbranschen. Kommunen själva och dessa aktörer tror på mycket elbilar i framtiden vilket ställer andra byggtekniska krav men även andra servicekrav på anläggningarna.

### 7.6 Järfälla kommun

En intervju genomförs med Oskar Rosell, exploateringsingenjör på exploateringsavdelningen i Järfälla kommun. Han berättar att kommunen ska uppföra ett mobilitetshus i ett stadsbyggnadsprojekt i befintligt område där en bussterminal och parkeringsytor omvandlas till bland annat bostäder, service och ett mobilitetshus. Projektet befinner sig i detaljplaneskedet och detaljplanen beräknas antas om 1–1,5 år, och hela stadsbyggnadsprojektet ska vara färdigt till 2030.



Figur 10. Lokaliseringen på det aktuella området i Järfälla Kommun

I dagsläget ägs stora delar av området av kommunen och det kommunala bostadsbolaget men det finns även privatägda delar. Efter slutförandet kommer stora delar i stället vara privatägd inklusive det mobilitetshus som ska byggas. Projektet genomförs genom markanvisningstävlingar, vissa är kommande och vissa är redan genomförda. Mobilitetshuset har markanvisats till ALM Equity som genom att vinna

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

markanvisningstävlingen ska bygga anläggningen. Det innebär även att det är de som äger fastigheten i ett senare skede och har ansvar för mobilitetshuset drift, om det inte säljs vidare till en annan aktör. I markanvisningen fanns inga villkor för att det vinnande bidraget skulle förvalta området efter byggandet varpå det finns möjlighet för ALM Equity att sälja vidare anläggningen. De villkor som fanns var att det ska finnas funktioner i form av vårdcentral, livsmedelsbutik och 520 m<sup>2</sup> allmän cykelparkering. Beräkningen av ytan är baserad på den yta för cykelparkering som försvinner när området byggs om. Slutligen var det även villkor om att andra aktörer som skall bygga i området ska ha parkeringsplatserna i det vinnande bidragets kvarter, vilket alltså blev ALM Equitys kvarter.

Övriga markanvisningar i området är främst för byggande av bostäder. I dag består bostadsbeståndet i området framför allt av hyresrätter, till stor del ägda av det kommunala bostadsbolaget, varpå de flesta markanvisningarna är riktade för bostadsrätter. Tanken är att exploatörerna och bostadsrättsföreningarna inte ska bygga parkeringsplatser på den egna fastigheten utan i stället köpa in sig i det kommande mobilitetshuset. För dessa platser används parkeringsköp mellan ALM Equity – vinnaren av markanvisningstävlingen för mobilitetshuset – och de aktörer som köper in sig i det. Upplåtelseerna har värderats till 250 000 kronor och sedan 1000 kronor i månadsavgift för upplåtelsen. Värderingen har även kontrollerats av en extern värderare för att säkerställa en marknadsmässig prisnivå.

Marköverlåtelseavtal och exploateringsavtal upprättas i ett senare skede av stadsomvandlingen, således har man inte kunnat dra några slutsatser kring hur dessa bör utformas. Ett intentionstal för de kvarter som är privatägda har däremot tecknats där tunnelbanebidraget beskrivs och där exploateringsbidrag samt eventuella gatukostnader framgår. Troligtvis blir det dock exploateringsbidrag som används och inte gatukostnadsersättning.

### 7.6.1 Erfarenheter av mobilitetshusen

Järfälla Kommuns erfarenheter av att planera för mobilitetshus skiljer sig från andra kommuners liknande projekt eftersom man inte vill driva anläggningen själva.

Utöver det har kommunen i tidigare skeden överskattat viljan hos andra aktörer att köpa in sig i mobilitetshuset och ha sina parkeringsplatser där. Upplevelsen är att de flesta vill i stället bygga dessa själva på egen fastighet. För att uppnå ett önskat resultat hade man därmed behövt reglera på något sätt för att tvinga in fastighetsägarna i mobilitetshuset. I kombination med att mobilitetshuset byggs i ett sedan tidigare bebyggt område finns funderingar kring hur tidsplanen bör se ut, i synnerhet när befintliga parkeringsplatser och garage ska rivas. Utöver det finns en svårighet i att vissa aktörer som har delar av det befintliga bostadsbeståndet i området inte vill köpa in sig i mobilitetshuset.

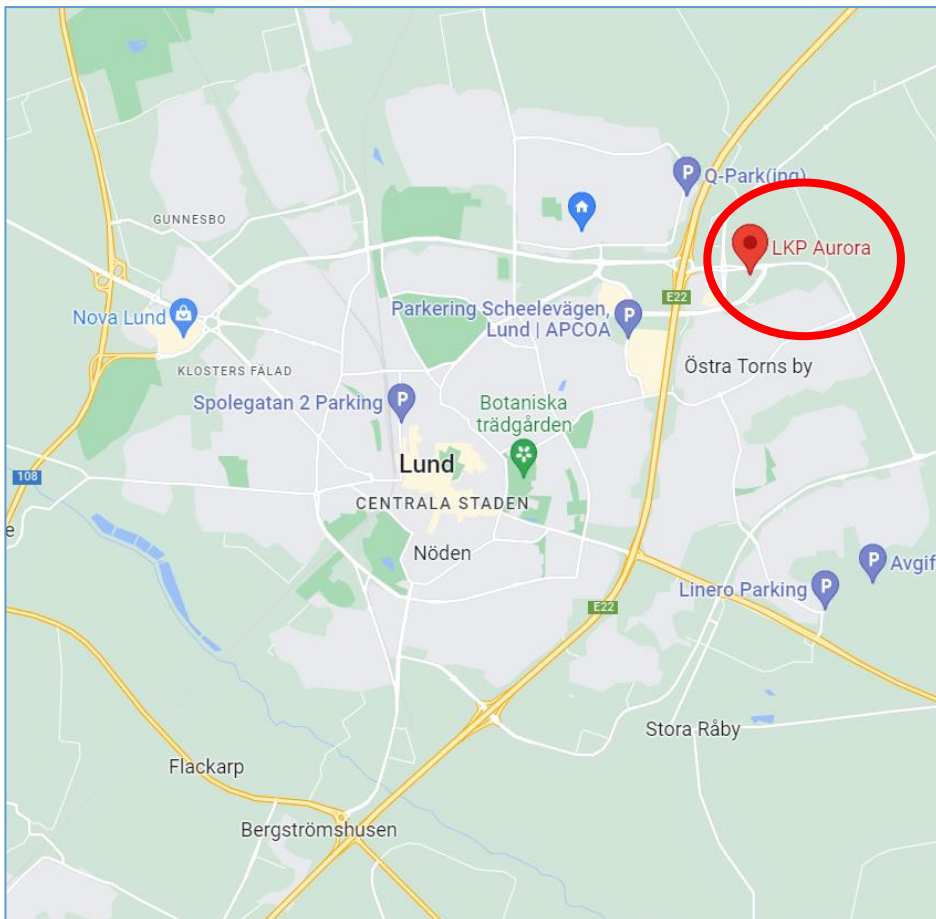
Delar av den problematik som uppstått i projektet är därmed kopplade till rådigheten. Kommunen hade gärna ägt hela området för att underlätta projektet. Trots svårigheterna

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

som uppstått vill man fortfarande genomföra projektet som tänkt och hade inte ändrat någon större del av området.

### 7.7 Lunds Kommun

På Lunds Kommun intervjuas Mathias Gunnarfelt, affärsutvecklare på Lunds Kommunala parkeringsbolag, hädanefter kallat LKP. Inom kommunen har de ett färdigställt mobilitetshus vid namn Aurora och pågående planering för nya mobilitetshus. Det poängteras att vad som betraktas som mobilitetshus är otydligt men att deras egen definition är att det ska innehålla mer än parkering för bilar. Exempel på vad det kan innehålla är paketboxar, livsmedelsbutik, cykelparkering, olika säkerhetskrav med mera.



Figur 11. Karta som visar var mobilitetshuset Aurora är beläget

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Mobilitetshuset Aurora ligger i det nybyggda området Brunnsnög inom Lunds Kommun som till största delen består av bostäder och kontor. Marken har till en början köpts in av kommunen som sedan genomfört markanvisnings- och arkitekttävlingar och genom avstyckning sålt marken till vinnande aktör. Aurora i sin tur drivs av det tidigare nämnda kommunala parkeringsbolaget LKP. Det innehar bilparkering varav cirka 15 % med laddningsmöjligheter för elbil, en bilvårdsstation, cykelparkering samt en livsmedelsbutik. Ytterligare mobilitetshus för LKP:s räkning planeras runt om i kommunen. Gemensamt har de att det största delen av anläggningarna består av parkeringar för bilar i olika former men beroende på var i kommunen de befinner sig finns även ett fokus på cykel. Tanken är att öka tillgängligheten och säkerheten för cyklister i de områden det anses lämpligt.

Byggnationen av Aurora skedde i takt med byggnationen av området Brunnsnög och stod klart när de boende och kontoren var redo att flytta in i bostäderna och lokalerna. Det har möjlighet för både parkering till privata bilar, klumphyrning för företag och bilpools för samutnyttjande. Det finansierades med hjälp av parkeringsköp mellan LKP och intressenterna och sedan abonnemang på månadsbasis samt korttidstaxa. För företag erbjuds även långtidsavtal. Inga specifika priser och avgifter har angetts för upplåtelseerna. I intervjun poängterar Mathias Gunnarfelt att samtliga mobilitetshus ska bära sina egna kostnader, det vill säga alla kostnader som uppkommer ska finansieras av intäkter från mobilitetshuset. Det har därmed varit nödvändigt att även hitta andra funktioner som kan driva in intäkter, exempelvis livsmedelsbutiken belägen i Aurora.

### 7.7.1 Erfarenheter av mobilitetshusen

Mobilitetshuset Aurora stod klart för drift under pandemin Covid 19 och har med det mött ett antal utmaningar, framför allt kopplat till ekonomin. Under stora delar av tiden har Aurora och andra parkeringsanläggningar stått tomma och inte generat den vinst som förväntades. Andra utmaningar man stött på är kopplat till byggpriser utanför det beräknade och svåruppnådda klimatmål. Mathias Gunnarfelt konstaterar att många av de utmaningar som funnits har legat utanför deras händer.

Vad gäller det kommunala fastighetsägandet ser Mathias Gunnarfelt det som både positivt och negativt. Han upplever att det finns en viss tröghet när kommuner äger marken och att det tar längre tid att fatta beslut, medan förhandlingarna med privata aktörer går betydligt fortare. Samtidigt menar han också på att det finns en viss trygghet när kommunen är motpart då besluten ofta har tänkts igenom många vändor och beslut har fattats i både kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

### Sammanfattning av intervjuerna

Tabell 3 Sammanfattning av intervjuerna nedan visar en sammanställning från delar av intervjuerna för att lättare kunna jämföra projekten med varandra. Priset för Skövde och Järfälla är en uppskattning baserad på det belopp som angavs i intervjuerna som sedan har omvandlats till ett antal prisbasbelopp. För beräkningen har använts 2022 års prisbasbelopp, 48 300, trots att projekten inte är färdigställda detta år och avtalen inte nödvändigtvis upprättade då heller. Inga specifika årtal har angetts i intervjuerna varav tabellen endast blir en uppskattning. Det exakta priset anges i respektive avsnitt för intervjuerna.

Tabell 3. Sammanfattning av intervjuerna

	<i>Upplåtelse</i>	<i>Pris</i>	<i>Kommunalt parkeringsbolag</i>	<i>Färdigt</i>
<i>Victoriahem</i>	Nyttjanderätt	-	-	Nej
<i>Hub Park</i>	Nyttjanderätt	-	-	Nja
<i>Skövde</i>	Parkeringsköp + Nyttjanderätt	3,9 prisbasbelopp/plats	Ja	Nej
<i>Järfälla</i>	Parkeringsköp + Nyttjanderätt	5,2 prisbasbelopp + 1000/mån	Nej	Nej
<i>Lund</i>	Parkeringsköp + Nyttjanderätt	-	Ja	Ja
<i>Västerås</i>	Parkeringsköp	3,5 prisbasbelopp	Ja	Nej



## 8 Diskussion

*Här diskuteras författarens teorier och påståenden baserat på de resultat som presenterats i uppsatsens tidigare kapitel.*

### 8.1 Definition

*Vad är ett mobilitetshus?*

Den inledande frågeställningen för arbetet är att utreda vad ett mobilitetshus är för något. Ett av problemen med mobilitetshus är som tidigare nämnt att det inte finns en enhetlig definition av vad som anses vara ett mobilitetshus. Att användningen av begreppet skiljer sig markant åt beroende på användaren blir också tydligt i intervjuerna där framför allt de funktioner som mobilitetshuset erbjuder skiljer sig åt. I intervjuerna med Västerås och Victoriahem är det att samla parkeringsmöjligheterna som är mest framträdande i diskussionerna och verkar vara där fokus ligger. Andra funktioner ges inget utrymme och där de nämns är det i samband med möjliga framtidsprojekt. Någon tydlig gränsdragning finns således inte. Värt att nämna är dock att i fallet med Västerås är det som skall bli mobilitetshus inte byggt än, det som finns färdigt kan snarare anses vara en form av övergångsprojekt mellan parkerings- och mobilitetshus varav det slutgiltiga resultatet kan ha en tydligare mobilitetsprofil. För Victoriahem är planeringen i ett ännu tidigare skede med inga egna färdigställda projekt varav det framtida resultatet är ännu svårare att dra slutsatser kring. Det är därmed otydligt vad som egentligen är skillnad mellan dessa mobilitetshus och vanliga parkeringshus.

Det finns således ett behov att ha en gemensam definition för vad som krävs för att en anläggning ska anses vara ett mobilitetshus. En tydligare definition skulle underlätta både för fastighetsägare och kommuner i planeringen men även för att synliggöra fenomenet för allmänheten. Synliggörandet anses i flertalet av intervjuerna vara en väsentlig del för att mobilitetshuset ska bli lyckade och en tydlig definition för samtliga kan vara en del av den processen. Risken med att låta begreppet vara flytande på samma sätt som i dagsläget är att mobilitetshuset blir ett modernare ord för parkeringshus och därmed tappar sitt syfte.

Vad gäller Hub Park, Skövde och Järfälla så finns en tydligare bild av vad de vill åstadkomma i mobilitetshuset och vilka funktioner som ska tillhandahållas. Fokus är även här på parkeringsplatser och bilar men med tydligare planer för att inkludera andra ändamål. Ändamålen skiljer sig åt men har transporter, mobilitet och hållbarhet gemensamt. Ofta finns även en tanke redan från början för hur framtiden kan komma att se ut och vilka behov som uppstår och försvinner till dess. I Skövdes fall finns även

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

en idé – om än i tidigt stadié – om hur anläggning ska konstrueras samt planeras för att om ett antal år kunna omvandlas till en helt annan användning.

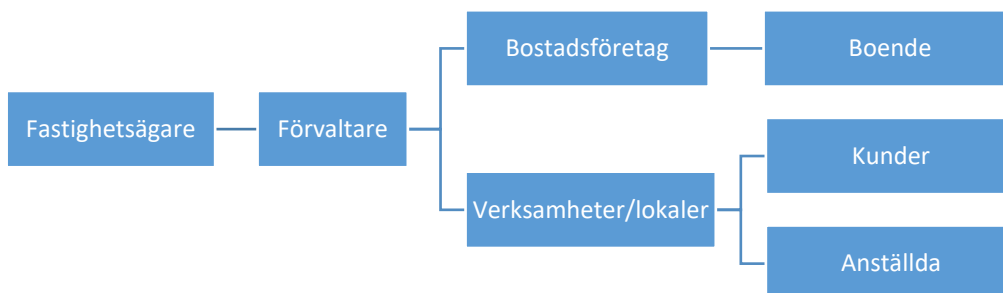
Författarens förslag är att begreppet mobilitetshus ska innefatta inte bara möjligheten att samla parkeringar för bilar utan även andra fordon som passar ändamålet och lokaliseringen och framför allt fordon och platser som delas mellan användare. Dessutom bör det även finnas andra funktioner att ta del av, antingen i form av till exempel affärer, återvinningscentral, gym, arbetsplatser eller liknande, alternativt funktioner som är till nytta för mobiliteten. Det kan vara cykelverkstad och enklare bilverkstad.

Vidare är även kollektivtrafiken en viktig del av mobiliteten som helhet i en stad vilket även poängterats tidigare. Vid arbetets inledande var förväntningen att kollektivtrafiken skulle ta en viss plats i diskussionerna men inga av de intervjuade aktörerna tagit upp kollektivtrafik som en aspekt. Däremot finns det en vilja att minska både det enskilda ägandet av bilar och att minska bilismen inom bostadskvarter och samla transporterna. Författaren anser således att även om inte dessa diskussioner behandlar kollektivtrafiken i någon större utsträckning så har kollektivtrafiken en stor roll i planerandet av både mobilitetshus och mobiliteten i staden.

## 8.2 Ägande och upplåtelseformer

Vilka alternativ för ägande, genomförande och upplåtelseformer av mobilitetshus finns?

Den andra frågeställningen handlar om hur mobilitetshuset ska planeras för och förvaltas både i ett uppstartskeede och den löpande driften. De alternativ som har valts av de intervjuade och de alternativ som är möjliga i de olika projekten beror på vilken roll som aktören har. Antingen är aktören fastighetsägare och förvaltare för mobilitetshuset eller så är aktören fastighetsägare för en fastighet som behöver köpa in sig i ett mobilitetshus som ägs av någon annan. Ett organisationsschema över förvaltningsstrukturen i ett mobilitetshus presenterades i Figur 8 Organisationsschema över mobilitetshus avsnitt 6.1 Vad innebär upplåtelseformer för parkering?. Samma figur presenteras här nedan.



Figur 12. Organisationsschema över mobilitetshus

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

De alternativ som presenterats tidigare i rapporten under avsnitt 6 Upplåtelseformer för parkering samt presenterats i intervjuerna är följande:

- Eget ägande
- Parkeringsköp
- Hyra
- Arrende
- Allmän nyttjanderätt

Ofta sker de i kombination med varandra.

### 8.2.1 Ägande och upplåtelseform för fastighetsägare och förvaltare

Det finns två förvaltningsformer för den som äger och förvaltar ett mobilitetshus; den första förvaltningsformen är att fastighetsägaren förvaltar för användning av boende eller verksamheter på egenägda fastigheter. Det vill säga att de tre första stegen (fastighetsägare, förvaltare och bostadsföretag/verksamheter/lokaler) i Figur 12. Organisationsschema över mobilitetshus ovan, är en och samma aktör.

Den andra förvaltningsformen är att mobilitetshusägaren dessutom hyr ut platser, funktioner och lokaler till andra fastighetsägare. Då är de första två stegen fastighetsägare och förvaltare samma aktör medan det tredje steget är ett, eller flera, andra företag. Därutöver finns även möjligheten att ha en blandning av dessa, det vill säga att mobilitetshuset delvis används för egen användning och hyrs ut till andra aktörer.

#### Förvaltningsform 1 – Eget användande

I den första förvaltningsformen används mobilitetshuset och dess funktioner endast av fastighetsägarens egna verksamheter. Det följer därmed att anläggningen i sig då är upplåten med äganderätt. Upplåtelsealternativen för verksamheterna i anläggningen är antingen att inte ha någon upplåtelse alls eller ha hyra och allmänna nyttjanderätter för de enskilda personer som ska använda det. Ingen upplåtelse krävs då funktionerna ska användas av fastighetsägaren och av denne godkända personer och ingen avgift ska tas ut, exempelvis om ett större bolag har ett mobilitetshus som ska användas avgiftsfritt av anställda.

#### Förvaltningsform 2 – Hyra ut till annans användning

När ett mobilitetshus ska användas av andra aktörer, oavsett om dessa är för boende eller företag, behövs en upplåtelse som reglerar rättigheterna och skyldigheterna mellan parterna. Om upplåtelsen avser flera parkeringar används lämpligen ett hyresavtal eller arrende beroende på hur de avsedda parkeringarna är lokaliserade, inom en byggnad är

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

hyresavtal tillämpligt och i andra fall är arrende tillämpligt. Är upplåtelsen avgiftsfri är det dock en allmän nyttjanderätt.

För övriga funktioner där andra aktörer vill bedriva sin verksamhet i mobilitetshuset används även där hyresavtal. Dessa funktioner kan exempelvis vara gym, affärer eller andra större verksamheter och är därmed vanligtvis av sådan karaktär att ett avtal på ospecificerad plats inte bör användas.

Vissa typer av funktioner kan även vara lämpliga att uppföra utanför byggnaden, exempelvis cykelställ, cykelpooler och uppsamlingsplats för elsparkcyklar. Då blir det i stället en arrendeupplåtelse som används eftersom det inte sker inom byggnaden. I viss mån kan även vissa parkeringsplatser upplåtas utomhus med arrende, som exempel nämns det i intervjun med Victoriahem att bilpooler är bäst lämpade att vara utomhus.

Vidare finns det ofta innan byggnation och projektering en överenskommelse mellan ägaren till mobilitetshuset och de aktörer som ska nyttja parkeringar i detta i form av avtal om parkeringsköp. Eftersom parkeringsköpet endast avser en utfästelse om att i utbyte mot en bestämd summa pengar få nyttja ett visst antal parkeringar i mobilitetshuset krävs också en av de ovan nämnda upplåtelseerna.

Vilka av dessa alternativ har tillämpats i tidigare projekt och vad blev utgången?  
Vad skulle gjorts annorlunda?

I majoriteten av de projekt som har deltagit i arbetet har någon form av parkeringsköp använts, undantaget är för Victoriahem och Hub Park som ännu inte byggt själva. Beloppet per parkering för dessa skiljer sig emellertid mellan de olika projekten, från 3,5 prisbasbelopp till 5,1 prisbasbelopp, se

Tabell 3.

Thomas Wolcan från Västerås poängterade i intervjun att olika priser kan tas ut beroende på vilket läge den aktuella anläggningen har. Priset, både parkeringsköpet och den kontinuerliga parkeringsavgiften, påverkades av i vilken stad och hur centralt i den staden anläggningen var belägen. Detta kan till viss del urskiljas i de beloppen för parkeringsköp som har presenterats i rapporten. En förklaring till skiljaktigheterna kan vara lägena där Järfälla kommun beläget i Stockholm har det dyraste priset med cirka 5,1 prisbasbelopp. Sedan kommer Skövde med 3,9 prisbasbelopp och sist Västerås med 3,5 prisbasbelopp.

Däremot uttryckte Thomas Wolcan från Västerås i intervjun att det satta priset på 3,5 prisbasbelopp visade sig vara lågt räknat och att det sedan har höjts till 4 prisbasbelopp. Hans teori om att det pris man kan ta ut beror på stad och läge i staden kan därmed anses stämma åtminstone i de tre fallen som presenterats här. Visserligen har Västerås

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

fler invånare än Järfälla men Järfälla är å andra sidan en del av Storstockholm vilket troligen kan påverka prissättningen. Utbudet av jämförelseobjekt är emellertid inte tillräckligt för att dra någon generell slutsats men tendenser kan ändå ses som motsvarar teorin. En viktig faktor att ta hänsyn till vid framtida prissättningar är också att de beräknade prisbasbeloppen inte är helt överensstämmande med det faktiska priset i och med att den använda beräkningsmetoden baserades helt och hållet på 2022 års prisbasbelopp. Slutsatsen som kan dras för priset baserat på Skövde, Järfälla och Västerås är således att Järfälla hade ett högre pris än de två andra kommunerna, vilket med stor sannolikhet kan bero att det är beläget i Stockholm.

En av de synpunkter som framkommit från Järfälla är att man borde ha säkerställt med omkringliggande fastighetsägare, framför allt till bostadsfastigheter, att dessa vill nyttja parkeringsplatserna i mobilitetshuset. I Järfälla är upplevelsen att de flesta aktörer ville bygga parkeringar på egen fastighet trots att alternativ i mobilitetshus erbjuds. I Västerås poängterades att exploatörer var positivt inställda till att köpa in sig på parkeringar i en kommunalt ägd anläggning, men inte i privat ägda anläggningar. I de privata anläggningarna ansågs avgifterna vara för höga varpå byggherrarna valde att anlägga markparkeringar i stället. Den bakomliggande orsaken till att flera aktörer inte ville köpa in sig i mobilitetshuset i Järfälla är inte säkerställd men eftersom det är privatägd kan det bero på de faktorer som diskuteras med Västerås. Möjligen var avgifterna eller parkeringsköpen för höga eller så är byggherrar generellt negativt inställda till att köpa in sig i privatägda anläggningar.

Ytterligare ett tydligt samband är att de flesta väljer att arbeta med kommunala parkeringsbolag. Det är fallet i Lund, Skövde och Västerås, det vill säga samtliga av de intervjuade kommunerna förutom Järfälla. Som tidigare nämnt har även andra mobilitetshus påträffats under arbetets gång där även dessa förvaltas eller planeras förvaltas av kommunala parkeringsbolag. Detta gäller oavsett om kommunen i fråga redan har ett kommunalt parkeringsbolag eller inte, eftersom både Skövde och Västerås har valt att starta sådana i huvudsakligt syfte att driva mobilitetshus. Ett kommunalt parkeringsbolag underlättar den framtida planeringen men också dialogen med övriga aktörer. I synnerhet gäller detta i områden för nyexploatering då möjligheten till parkeringsköp i mobilitetshuset kan informeras om redan i markanvisningarna. I vissa områden kan det även vara aktuellt att ställa parkeringsköpen som ett krav redan i markanvisningarna och på så sätt säkerställa att åtminstone parkeringsplatserna i mobilitetshuset nyttjas.

Det finns dock potential för att detta står i förändring när marknaden upptäckt fenomenet mobilitet och mobilitetshus på ett annat sätt än den har i dagsläget, där Hub Park är ett exempel på detta. Ett samarbete med privata mobilitetsföretag kräver dock en något annorlunda planering. Michael Olsson från Hub Park menar själv på att för att de ska vilja investera i mobilitetshusprojekt krävs en mycket tidig dialog, gärna redan under detaljplaneskedet för att kunna påverka området planering. Dessutom vill man tillsammans med kommunen ha hög rådighet över området i stort, det vill säga man vill tillsammans med kommunen ha ett högt fastighetsinnehavande.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

En viss antydning kan urskiljas om att mobilitetshuset bör byggas sist inom större samhällsbyggnadsprojekt, det vill säga när bostäder och lokaler står färdiga, för att det ska bli så kostnadseffektivt som möjligt och nyttjas redan från början. Samtidigt bör det redan i markanvisningarna för bostäder och lokaler framgå vilka förutsättningar som föreligger för mobilitetshuset, framför allt för parkeringsköp. Således bör det redan vara fastställt vilken aktör som ska förvalta mobilitetshuset och hur dessa ska förvaltas. Utifrån följande blir det alltså lämpligast att först genomföra markanvisning – eller annat lämpligt tillvägagångssätt – för mobilitetshuset. Efter den markanvisningen är färdig kan man fortsätta med markanvisningarna för övriga aktörer och i dessa ha med lämpliga villkor, exempelvis ”Vinnande bidrag ska köpa in sig på erforderligt antal parkeringsplatser i mobilitetshuset på fastigheten X enligt gällande parkeringsnormer”.

### 8.3 Tillvägagångssätt

Finns det någon skillnad i tillvägagångssättet beroende på om det är inom en nyexploatering eller en utbyggnad av befintligt område?

Den fjärde frågeställningen för arbetet berör huruvida tillvägagångssättet skiljer sig åt beroende på områdets karaktär vid projektets inledande. Frågeställningen har till viss del diskuterats i föregående avsnitt där det konstaterades att det är av stor vikt med transparens och tydlighet till framför allt ägare till bostadsfastigheter men även andra fastighetsägare. I Järfällas projekt är tanken att mobilitetshuset ska användas av både fastighetsägare till nya bostäder och till befintliga bostäder men där det uppstått problem i att få dessa att vilja köpa in sig i mobilitetshuset. Visserligen kan det även uppstå problem även i nybyggnation men detta kan som tidigare nämnt lösas genom att ha med parkeringsköp och nyttjande av mobilitetshuset som förutsättning vid markanvisningar.

Ytterligare en aspekt som diskuteras i flertal intervjuer och som var avgörande i Vallastaden i Linköping är att vid nyexploatering är även de boende medvetna om förutsättningarna vid inflyttning. Det vill säga, parkeringar och andra funktioner är centraliserade till vissa områden i stadsdelen vilket innebär att tillgängligheten till bilar, återvinning och liknande inte nödvändigtvis är i anslutning till den egna fastigheten. Troligtvis är det anledningen till att Vallastaden inte möttes av motstånd trots den annorlunda planeringen. Det är således viktigt även för fastighetsägarna att tidigt vara medvetna om förutsättningarna för att kunna kommunicera detta till tilltänkta boende och andra hyresgäster.

Något som tas upp av Västerås, Hub Park och Skövde är att det ska finnas få, eller inga, markförlagda parkeringar i områden med mobilitetshus. Hub Park menar också på att det är en förutsättning för att de överhuvudtaget ska vilja investera. Även detta pekar på att det är lättare att planera för mobilitetshuset inom nyexploatering än i befintliga områden då befintliga områden ofta redan har andra parkeringsplatser som kan nyttjas.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Vid större ombildningsprojekt finns det emellertid möjlighet att planera om och omvandla befintliga parkeringsplatser till andra ändamål, så som tänkt i Järfälla. Det förfarandet är också möjligt, men då krävs en kontinuerlig och öppen dialog för att säkerställa att mobilitetshuset står färdigt för inflytt för att ersätta de befintliga parkeringsplatserna när de försvinner, men också för att vara säker på att de vill köpa in sig på parkeringsplatserna. I många fall är det dock svårt att i befintliga områden påverka tillgången till redan existerande markparkeringar varpå mobilitetshuset behöver konkurrera med dessa. Att konkurrera med markparkeringar ägda av privata aktörer blir i många fall svårt eftersom dessa är billigare att anlägga och därmed kan ha en lägre avgift, ibland även gratis. Ännu svårare blir det om mobilitetshuset ägs av ett kommunalt parkeringsbolag som måste ta hänsyn till likställighets- och självkostnadsprinciperna. Det är alltså även av denna anledning fördelaktigt med en hög rådighet över området i stort för att säkerställa att mobilitetshuset används i rätt utsträckning.

I några av projekten är mobilitetshuset dessutom endast tillgängligt vissa tider på dygnet vilket ytterligare försvårar för de nyttjande. Framför allt boende är troligtvis vana vid att tillgång till sin egen bil oavsett dygnet på runt. I intervjun med Victoriahem diskuteras traditionella parkeringshus som en otrygg plats nattetid och som har utsatts för vandalisering. Det kan vara ytterligare anledningar till att använda markförlagda parkeringar, i synnerhet om dessa är avgiftsfria. En lösning på den upplevda otryggheten kan också vara att ha ett eget utrymme för privata parkeringar som endast behöriga har åtkomst till, något som används i flera av de intervjuades mobilitetshus.

## 9 Slutsats

*Det avslutande avsnittet syftar till att kortfattat besvara examensarbetets frågeställningar. Slutligen ges även förslag till vidare studier.*

### 9.1 Vad är ett mobilitetshus?

Det finns ingen enhetlig definition i samhället kring vad som är ett mobilitetshus vilket till viss del har lett till problem vid planerandet av dessa men även i att komma överens med andra parter kring vad som förväntas av ett mobilitetshus. Även inom branschen finns en viss tvetydighet kring begreppet. Utifrån den insamlade informationen i intervjuerna och den bakomliggande teoristudien blir författarens förslag därmed att ett mobilitetshus ska innefatta mer än endast privata parkeringsplatser för att uppnå mobilitetshusstatus. Det ska även innefatta något annan typ av fordon eller fordon som samutnyttjas mellan ägare. Därutöver bör någon form av annan funktion tillhandahållas, antingen i form av annan verksamhet eller service och verkstad för de fordonsslag som förekommer i anläggningen.

### 9.2 Vilka alternativ för ägande, genomförande och upplåtelser av mobilitetshus finns?

Det är viktigt att skilja dessa former åt utifrån vilken aktörs perspektiv som avses med de olika alternativen.

Antingen diskuteras det utifrån ett egenägande perspektiv där den aktör som äger fastigheten där mobilitetshuset utgör ett fastighetstillbehör också är den aktör som ska använda mobilitetshuset, exempelvis då ett företag har ett eget mobilitetshus för sina anställda. Det andra alternativet är om den ägande aktören också upplåter en del av parkeringsplatserna och den övriga ytan i mobilitetshuset till andra aktörer. Slutligen förekommer även upplåtelser mellan privatpersoner, ofta boende, och antingen en förvaltande aktör eller det bostadsföretag som privatpersonen bor hos. Se sammanställning i Tabell 4 Sammanställning av upplåtelseformer.

*Tabell 4 Sammanställning av upplåtelseformer*

<b>Egenägande</b>	<b>Mellan ägare och annan nyttjande aktör</b>	<b>Mellan nyttjande aktör och boende</b>
Eget ägande	Parkeringsköp	Hyra
Hyra	Hyra	Arrende
Arrende	Arrende	Allmän nyttjanderätt
Allmän nyttjanderätt	Allmän nyttjanderätt	



### **9.2.1 Vilka av dessa alternativ har tillämpats i tidigare projekt och vad blev utgången? Vad skulle gjorts annorlunda?**

Samtliga av de fem olika alternativen hyra, arrende, allmän nyttjanderätt, parkeringsköp och eget ägande har tillämpats i de intervjuade projekten. Allmänna nyttjanderätter har dock inte uttalat använts. För förvaltningen är det fördelaktigt med ett kommunalt parkeringsbolag som tagare till mobilitetshuset

Parkeringsköp är det mest valda förfarandet när ägaren till mobilitetshuset inte själv ska använda hela mobilitetshuset. Det har också visat sig vara det mest lämpliga. Priset i dessa skiljer sig till viss del åt men det har visat sig bero på mobilitetshuset olika lägen inom landet och inom kommunerna. Vidare har ingen av de intervjuade personerna haft något att erinra kring de övriga upplåtelseerna, dessa har fungerat som tänkt och är nödvändiga ur ett juridiskt såväl som ekonomiskt perspektiv. Rekommendationen blir därmed att använda sig av parkeringsköp i den inledande fasen för att säkerställa tillgången till parkering för omkringliggande fastigheter och inkomst för mobilitetshuset ägare. Parkeringsköpen utger sedan en garanti för att sedan få teckna hyres-, arrende-, eller nyttjanderättsavtal när mobilitetshuset sätts i drift.

### **9.3 Finns det någon skillnad i tillvägagångssättet beroende på om det är inom en nyexploatering eller en utbyggnad av befintligt område?**

Den övergripande slutsatsen är att det finns en viss skillnad i hur etapperna vid en byggnation bör planeras beroende på om den sker i nyexploatering eller som en utbyggnad av befintligt område. Skillnaderna ligger i huruvida markparkering för inflyttade verksamheter och boende är möjlig eller inte. Resultatet av intervjuerna tyder på att det i en nyexploatering är fördelaktigt om mobilitetshuset byggs i en av de senare etapperna för att nyttjas fullt ut redan från början, men också för att det vanligtvis finns möjlighet att anlägga markparkering på den ytan som ännu inte blivit bebyggd. I förtätningsprojekt finns det visserligen ofta befintliga parkeringar, framförallt markförlagda, men beroende på projektets karaktär behöver dessa tas i anspråk för förtätningen. Därmed bör mobilitetshuset generellt sätt stå färdigt i ett tidigare skede vid en förtätning.

En aspekt är också att det inom nyexploatering finns en medvetenhet kring områdets karaktär redan vid inflyttning och att det kan innebära en mer positiv helhetssyn från boende och verksamheter. Gemensamt för både nyexploaterings- och förtätningsprojekt är att de kräver en mycket tidig dialog med både boende och verksamheter samt exploitörer.

#### **9.4 Förslag till vidare studier**

Arbetet undersökte mobilitetshus och dess funktion i ett tidigt skede där endast ett fåtal färdigställda projekt fanns att ta lärdom av, det som finns är att betrakta som pilotprojekt. Det hade därmed varit intressant att göra en ny undersökning när det finns mer att analysera men också att utreda om de planerade mobilitetshusen i framtiden fungerar som det ursprungligen var tänkt.

Vidare är det även intressant att analysera hur andra länder arbetar med att lösa den situation som finns med transporter och ianspråktagande av mark i samband med mobiliteten i dag, då ett flertal länder möter samma problem.

## Referenser

### Offentligt tryck

Dir. 1987:49. *Parkeringsköp*

Prop. 1993/94:188. *Lokal demokrati*

SOU 1989:23. *Parkeringsköp*

### Lagkommentarer

Flodin, Jonny. *Jordabalken (1970:994)*

Gunnarsson, Pontus. *Plan- och bygglagen (2010:900)*

Höök, Johan. *Kommunallag (2017:725)*

Höök, Johan. *Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m*

Jensen, Ulf. *Jordabalken (1970:994)*

### Litteratur

Alvehus, Johan. 2013. *Skriva uppsats med kvalitativ metod: en handbok*. Stockholm: Liber.

Alvesson, Mats. 2011. *Intervjuer: genomförande, tolkning och reflexivitet*. Malmö: Liber.

Kalbro, Thomas, och Eidar Lindgren. 2015. *Markexploatering*. Stockholm: Norstedts Juridik AB.

### Avhandlingar

Johansson, Michael. 2017. *Hållbar mobilitet – Miljöstrategiska effekter på grönytor och ekosystemtjänster i samband med urbana förtätningsprocesser*. Trafik och väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola.

**Elektroniska källor**

Bell, Daniel. 2019. *Intermodal Mobility Hubs and User Needs. Social Sciences.*

Boverket. 2017a. *Bygglov för parkeringsplatser.* hämtad 2022-04-26.  
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/bygglov-for-anlaggningar/parkeringsplatser/#:~:text=Parkeringsplats%20p%C3%A5%20mark%20som%20i,huvudman%20f%C3%B6r%20v%C3%A4gen%20eller%20gatan.>

Boverket. 2017b. *Kollektivtrafik i samhällsplaneringen.* hämtad 2022-05-10.  
[https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/Kollektivtrafik/.](https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/Kollektivtrafik/)

Boverket. 2018. *Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder.* hämtad 2022-05-10.  
[https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering\\_hallbarhet/verktyg/flex/.](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/)

Boverket. 2020. *Kommunalt planmonopol.* Boverket, hämtad 2022-02-07.  
[https://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/kommunens-verktyg/kommunalt-planmonopol/.](https://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/kommunens-verktyg/kommunalt-planmonopol/)

Boverket. 2022. *Fördjupad översiktsplan och planprogram ur ett brottsförebyggande och trygghetskapande perspektiv.* Hämtad 2022-03-03.  
[https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetskapande-atgarder/samhallsbyggnadsprocessen/fordjupad-oversiktsplanplanprogram/.](https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetskapande-atgarder/samhallsbyggnadsprocessen/fordjupad-oversiktsplanplanprogram/)

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen. 2020. *Framtiden för parkering och bostäder.*

FN. 2015. *Mål 11: Hållbara städer och samhällen.* Hämtad 2022-01-20.  
[https://fn.se/wp-content/uploads/2018/03/M%C3%A5l-11.pdf.](https://fn.se/wp-content/uploads/2018/03/M%C3%A5l-11.pdf)

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

- Frank, Laura, Nicolas Dirks, och Grit Walther. 2021. *Improving rural accessibility by locating multimodal mobility hubs*. *Journal of Transport Geography*.
- Gävle Parkeringservice. 2021a. *Mobilitetshuset Briggen*. Hämtad 2022-03-16. <https://gavleparkering.se/Enklare-hantering-av-tillstand-och-avtal/Parkeringshuset-Briggen/>.
- Hub Park. U.å. *HubPark AB*. Hämtad 2022-03-06. <https://hubpark.se/om-oss/>.
- Härryda Kommun. 2020. *Vi möts i Mölnlycke*.
- Lindholmen Science Park. 2021. *Lima - MaaS-Pilot*. [https://www.drivesweden.net/sites/default/files/content/bilder/lima\\_slutrapport\\_211221\\_final.pdf](https://www.drivesweden.net/sites/default/files/content/bilder/lima_slutrapport_211221_final.pdf).
- Martinsons. u.å. *Briggen, Gävle*. hämtad 2022-03-16. <https://martinsons.se/project/briggen-gavle/>.
- SCB. 2018. *Sveriges framtida befolkning 2018–2070 (Demografiska rapporter 2018:1)*.
- Stockholms läns landsting. 2014. *Parkeringstal för nya bostäder i Stockholms län*. Stockholm.
- Svenska Akademien. 2015. *Svenska akademiens ordlista över svenska språket*.
- Svenskt näringsliv. 2019. *Så funkar kommunen - en guide för företagare*.
- Sveriges Kommuner och Regioner. 2020. *Principer för styrning*.
- Sveriges Kommuner och Regioner. 2021a. *Kommunala företag (bolag)*.
- Sveriges Kommuner och Regioner. 2021b. *Underlag för exploateringsavtal*. hämtad 2022-03-03. <https://skr.se/download/18.1f376ad3177c89481f7468f9/1615373238736/Introduktion%20till%20underlag%20f%C3%B6r%20exploateringsavtal%202019.pdf>.
- Trafikanalys. 2018. *Perspektiv på resor och möjligheter att resa. (Rapport 2018:17)*.

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

Trafikverket. 2019. *Trafikstrategi, trafikplan och åtgärdsprogram*. hämtad 2022-02-07.

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Trafikstrategi-trafikplan-och-atgardsprogram/>.

Trafikverket. 2020. *FÖRSTUDIE - Gemensam åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster*. Trafikverket.

Tyréns. 2020. *FRÅN PARKERINGSHUS TILL MOBILITETSHUS*.

Victoriahem. u.å. *Om Victoriahem*. hämtad 2022-04-07.  
<https://www.victoriahem.se/om-oss/om-victoriahem/>.

Västerås Kommun. u.å.-a. *Parkera i Västerås*. Västerås Kommun, hämtad 2022-02-25.  
<https://www.vasteras.se/trafik-och-gator/parkera-i-vasteras.html>.

### Examensarbeten

Ahlfridh, Emmy, och Anna Tiljander. 2021. *Mobilitetshus för ett hållbart resande: En studie om bäst praktik angående mobilitetshus*. Fakulteten för kultur och samhälle, Malmö Universitet.

### Figurer

Dukaten. u.å. *Vallastaden*. hämtad 2022-04-04.  
<https://www.dukaten.se/parkering-linkoping/vallastaden>.

Gävle Parkeringservice. 2021b. *Mobilitetshuset Briggen*. hämtad 2022-04-04.  
<https://gavleparkering.se/Enklare-hantering-av-tillstand-och-avtal/Parkeringshuset-Briggen/>.

Västerås Kommun. u.å.-b. *Parkera i Västerås*. Västerås Kommun, hämtad 2022-04-04  
<https://www.vasteras.se/trafik-och-gator/parkera-i-vasteras.html>.

## Bilaga 1: Intervjumall för kommunintervjuer

**Har ni några färdigställda mobilitetshus inom kommunen alternativt planerade projekt där mobilitetshus är involverade?**

- Om nej:  
Har det varit ett aktivt val att välja bort den funktionen eller har behovet och möjligheten inte funnits?  
Är det något ni kan tänka er att använda och planera för i framtiden?

**Skedde byggnationen / kommer byggnationen ske i ett område för nyexploatering eller utbyggnad/ombyggnad av befintligt område?**

- I vilket skede skedde byggnationen av mobilitetshuset?
- När hade ni önskat att det skedde?

**Finns det några förutsättningar eller andra omständigheter som ni anser bör vara uppfyllda för att ett mobilitetshus ska bli lyckat? T.ex. kopplat till ägande, förvaltande, fastighetsvärden och kommunikations- eller parkeringsmöjligheter i omgivningen.**

- Finns det några förutsättningar som är nödvändiga att ta med i genomförandeavtal?
- Vad ser ni för problem eller utmaningar vad gäller att genomföra mobilitetshus i stadsbyggnadsprojekt?

**Vem äger marken, kommunen eller privat fastighetsägare?**

- Vilka för- och nackdelar har ni sett med det?
- Finns det något särskilt att tänka på vid kommunalt/privat fastighetsägare?

**Fanns/finns det en färdig plan för vem som ska äga och förvalta det efter dess verkställande?**

- Om ja:  
Vem skulle göra det? Kommunalt parkeringsbolag eller privat?
- Om nej (och färdigställt):  
Vem gör det idag?  
Hade ni önskat att en sådan plan fanns? I så fall - i vilket skede hade ni önskat att en sådan plan fanns?

**Vem äger respektive förvaltar och nyttjar de färdiga mobilitetshusen?**

- Om ej samma aktörer: Vilken upplåtelseform har använts?

**Vilka upplåtelseformer har använts för parkeringarna?**

- Diskuterades även andra alternativ under processen, varför valdes de alternativen bort?
- Vilka upplåtelseformer hade ni önskat använts?
- Tas det ut en avgift för upplåtelsen och hur regleras den i så fall?

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

- Säkerställs det på något sätt att rätt aktör nyttjar den plats som avtalats om, både kort- och långsiktigt?
- Finns det någon plan eller lösning för om de som är tänkta att använda platserna inte längre är intresserade eller har råd med det? Är andrahandsupplåtelser tillåtna?
- Vad använder ni för avgift i upplåtelseformerna?

### **Hur finansierades projektet?**

- Om projektet inte enbart finansieras av kommun, i vilket stadiet skedde förhandlingar med andra aktörer?
- Hur stor andel finansierades av respektive aktör och hur gjordes den bedömningen?
- Om projektet finansierades av endast kommunen, finns det en ekonomisk vinning i det?

### **Motsvarade resultatet de förväntningar ni hade vid projektets inledande?**

- Hade ni gjort några förändringar om ni fått göra om det, och i så fall vilka?

### **Används mobilitetshuset för boendeparkering eller parkering till annan typ av service? Exempelvis köpcenter, gym, sjukhus.**

- Planeras för samutnyttjande i husen och hur avtalas om det isåfall?

### **Vilka avtal tecknas mellan berörda parter och hur säkerställer ni på kommunen att avtalen tecknas? Ex mellan de som ska äga mobilitetshuset och de, typ en förskola, som ska hyra platser.**

- Hur avtalar ni om att mobilitetshuset ska vara klart inom en viss tid och finns det några sanktioner, t.ex. viten, om tidsplanen inte hålls?
- Får jag ta del av avtal mellan kommun och exploatör?
- Finns det något som inte avtalades om som ni hade önskat att det hade avtalats om?



## Bilaga 2: Intervjumall för andra intervjuer

**Har ni några färdigställda mobilitetshus alternativt planerade projekt där mobilitetshus är involverade?**

- Om nej:  
Har det varit ett aktivt val att välja bort den funktionen eller har behovet och möjligheten inte funnits?  
Är det något ni kan tänka er att använda och planera för i framtiden?
- Om ja:  
Vilken roll har ni haft i projektet(n)?

**Skedde byggnationen / kommer byggnationen ske i ett område för nyexploatering eller utbyggnad/ombyggnad av befintligt område?**

- I vilket skede skedde byggnationen av mobilitetshuset?
- När hade ni önskat att det skedde?

**Finns det några förutsättningar eller andra omständigheter som ni anser bör vara uppfyllda för att ni ska vilja investera i mobilitetshus? T.ex. kopplat till ägande, förvaltande, fastighetsvärden och kommunikations- eller parkeringsmöjligheter i omgivningen.**

- Finns det några förutsättningar som är nödvändiga att ta med i genomförandeavtal?
- Vad ser ni för problem eller utmaningar vad gäller att genomföra mobilitetshus i stadsbyggnadsprojekt?

**Vem äger marken vid projektets inledande, kommunen eller privat fastighetsägare?**

- Vilka för- och nackdelar har ni sett med det?
- Finns det något särskilt att tänka på vid kommunalt/privat fastighetsägare?

**Fanns/finns det en färdig plan för vem som ska äga och förvalta det efter dess verkställande?**

- Om ja:  
Vem skulle göra det? Kommunalt parkeringsbolag eller privat?
- Om nej (och färdigställt):  
Vem gör det idag?  
Hade ni önskat att en sådan plan fanns? I så fall - i vilket skede hade ni önskat att en sådan plan fanns?

## Mobilitetshus – mer än bara parkering?

### **Vem äger respektive förvaltar och nyttjar de färdiga mobilitetshusen?**

- Om ej samma aktörer: Vilken upplåtelseform har använts?

### **Vilka upplåtelseformer har använts för parkeringarna?**

- Diskuterades även andra alternativ under processen, varför valdes de alternativen bort?
- Vilka upplåtelseformer hade ni önskat använts?
- Tas det ut en avgift för upplåtelsen och hur regleras den i så fall?
- Säkerställs det på något sätt att rätt aktör nyttjar den plats som avtalats om, både kort- och långsiktigt?
- Finns det någon plan eller lösning för om de som är tänkta att använda platserna inte längre är intresserade eller har råd med det? Är andrahandsupplåtelse tillåtna?

### **Hur finansierades projektet?**

- Om projektet inte enbart finansieras av en aktör, i vilket stadiet skedde förhandlingar mellan aktörerna?
- Hur stor andel finansierades av respektive aktör och hur gjordes den bedömningen?
- Om mobilitetshuset är färdigställt: Fanns det ekonomisk vinning i det?

### **Motsvarade resultatet de förväntningar ni hade vid projektets inledande?**

- Hade ni gjort några förändringar om ni fått göra om det, och i så fall vilka?
- Kan ni tänka er att vara involverade i andra projekt med mobilitetshus i framtiden, varför eller varför inte?
  - Om ja: Är det något särskilt ni kommer tänka på i det projektet baserat på era erfarenheter?

### **Används mobilitetshuset för boendeparkering eller parkering till annan typ av service? Exempelvis köpcenter, gym, sjukhus.**

- Planeras för samutnyttjande i husen och hur avtalas om det i så fall?

### **Vilka avtal tecknas mellan berörda parter och hur säkerställer ni på kommunen att avtalen tecknas? Ex mellan de som ska äga mobilitetshuset och de som ska hyra platser.**

- Avtalades det om villkor att mobilitetshuset ska vara klart inom en viss tid och finns det några sanktioner, t.ex. viten, om tidsplanen inte hålls?
- Finns det något som inte avtalades om som ni hade önskat att det hade avtalats om?