

Så bör mobilitetshus planeras för

När befolkningen växer och samhället utvecklas ställs högre krav på infrastrukturen. Antalet transporter ökar samtidigt som hållbarhet och klimatfrågor blir allt viktigare. Mobilitetshus kan vara en del i att uppnå ett hållbart transportsystem – men hur ska planeringen gå till?

Mobilitetshus är ett relativt nytt begrepp som figurerar allt mer i diskussioner om stadsplanering, inte minst från kommunernas håll. I dagsläget tar bilar upp en alltför stor yta och en förändring behöver ske i transportplaneringen. Tanken med mobilitetshusen är att samla och samnyttja transportmedel i en och samma anläggning. Det finns emellertid frågetecken kring vad som innefattas av ett mobilitetshus men de bör innefatta någon form av transportmedel förutom parkeringar för privatägda bilar i form av exempelvis bilpoolar och cyklar. De bör också ha en stark koppling till kollektivtrafik för att få större genomslag på transportmönstren i samhället.

I dag finns det antal olika styrdokument som reglerar både hur transporter ska ske och kraven på hur många parkeringsplatser som en fastighet ska tillhandahålla de boende. Det kallas ofta för parkeringsnormer och upprättas frivilligt av kommuner. Andra planeringsverktyg som påverkar transporter och mobilitetshus är detaljplaner och förutsättningar i olika avtal som upprättas mellan kommuner och de som ska bygga.

En omvärldsbevakning har genomförts för att studera befintliga mobilitetshus och hur de planerats för. En viss skillnad finns i huruvida mobilitetshusen har byggts inom områden för nybyggnation eller förtätning av befintliga områden. Skillnaderna består framför allt i att tillgången till markparkering i befintliga

områden generellt sett är högre vilket innebär en svårighet i att konkurrera tillgänglighets- och prismässigt. Det kan också vara lättare att se till att mobilitetshuset används av omkringliggande fastigheter då det kan vara en förutsättning redan i planeringen av området. I nybyggda områden är mobilitetshuset och den annorlunda tanken om delat ägande och samlade parkeringar en förutsättning redan vid inflytt, invånarna är således medvetna redan från början.

De vanligaste förvaltningsformerna är att mobilitetshuset antingen endast används av den aktör som äger anläggningen eller att det ägs och drivs av ett kommunalt parkeringsbolag. Ett kommunalt parkeringsbolag underlättar för kommunikationen mellan omkringliggande fastigheters ägare men även framtida planering. En viss tendens finns till att motparter är mer positiva till att nyttja parkeringar i mobilitetshuset när det ägs av ett kommunalt bolag, något som dock kan förändras när konceptet mobilitetshus blir mer allmänt känt.

Vidare behövs även upplåtelseformer mellan de aktörer som äger och använder mobilitetshuset och för de olika ändamålen i anläggningen. Lämpliga upplåtelseformer är arrende, hyra, allmän nyttjanderätt och eget ägande i enlighet med de respektive bestämmelserna i jordabalken. Vilken upplåtelse som är bäst lämpad för varje enskilt ändamål beror på dess karaktär, exempelvis om det är en bestämd plats i anläggningen eller inte.

Då mobilitetshuset även ska användas av andra aktörer än fastighetsägaren är det vanligt att använda sig av så kallade parkeringsköp. Parkeringsköp är en engångssumma som betalas av den part som vill nyttja parkeringar till den part som äger dem och får i utbyte rätten att teckna upplåtelseavtal när mobilitetshuset är färdigbyggt. Ett avtal om parkeringsköp kan dessutom användas vid bygglovsansökningar om man inte uppnår kraven på parkeringar inom den egna fastigheten.