



LUNDS
UNIVERSITET

De många utmaningarna för en hållbar parkeringsplanering

En analys av nybyggnationsprojekt i Lunds Kommun

Erik Mandahl

Examensarbete inom kandidatprogrammet: Samhällsplanering - urban och regional utveckling

SGEL36, Vårterminen 2024

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Till Koglin

Abstract

Car parking is increasingly perceived as problematic for urban landscapes; parking occupies large amounts of space and is an important motivator for car use. Private housing developers are an increasingly important player in contemporary urban development. Their responsibility for the provision of parking at new developments means that these actors will have a considerable impact on urban transport systems and cities at large. This study utilises a case study of two residential housing projects in the municipality of Lund, Sweden, both of which involve private housing developers. The study employs qualitative methods to identify the challenges for planning for parking at new developments in a sustainable manner. Departing from a collaborative planning perspective, the challenges are framed by an assessment of the relationship between the actors in the planning process. Several factors including legislation, political decisions and the inflexibility of the parking policy are identified as challenges for the implementation of sustainable parking solutions. Further, current parking policy is found to be limiting interactions between the municipality and private developers. The study concludes that multi-storey car parks, which are seen as a sustainable parking solution, are more difficult to develop on private land than on municipal land.

Key words: parking, parking requirements, sustainability, private developers, collaborative planning, Lund.

1. Inledning	5
2. Syfte och frågeställningar	7
3. Avgränsning och förtydliganden	7
3.1 Avgränsning	7
3.2 Definition och användning av centrala begrepp	8
3.2.1 Parkeringsnorm/parkeringstal	8
3.2.2 Fastighetsutvecklare/fastighetsägare	8
4. Metod	9
4.1.1 Fallstudier	9
4.1.2 Intervjuer	10
4.1.3 Dokumentanalys	12
4.2 Etik	12
4.3 Dataanalys	13
5. Bakgrund	14
5.1 Lunds klimat- och transportmål	14
5.2 Lagar och riktlinjer för parkering	15
5.2.1 Parkeringsnorm som policydokument	16
5.2.2 Likställighetsprincipen	17
5.2.3 Detaljplanering av parkering	18
5.3 Beskrivning av fall: Detaljplaneområden	18
5.3.1 Urval av fall	18
5.3.2 Fall 1: Fastighetsboken	20
5.3.3 Fall 2: Virket	20
6. Litteraturoversikt	22
6.1 Parkeringsnormens påverkan	22
6.2 Distans till parkeringsplatsen	23
7. Teoretiskt ramverk	24
7.1 Kollaborativ planering	24
8. Resultat	27
8.1 Resultat frågeställning 1	27
8.1.1 Parkeringsnorm som styrande policydokument	27
8.1.2 Möjligheter till reducerad parkeringsnorm	29
8.1.3 Parkeringsefterfrågan	30
8.1.4 Målgrupp	31
8.1.5 Parkeringskostnader	31
8.1.6 Planprocessen	32
8.1.6.1 Diskussion om åtgärdspaket	32
8.1.6.2 Detaljplaneringens möjlighet att reglera parkering	32
8.1.7 Parkeringen vid Fastighetsboken	33

8.1.8 Parkeringen vid Virket	34
8.1.8.1 Turerena om mobilitetshus eller garage	35
8.1.9 Sammanfattning av resultat, frågeställning 1	37
8.2 Resultat frågeställning 2	37
8.2.1 Problemen med aktuell parkeringsnorm och lagstiftning	37
8.2.2 Risk med en mer restriktiv parkeringsnorm	40
8.2.3 Brist på kunskap om effekterna av de olika parkeringsåtgärderna	41
8.2.4 Politiken	42
8.2.5 Möjlighet att bygga mobilitetshus, på kommunal kontra privatägd mark	43
8.2.6 Sammanfattning av resultat, frågeställning 2	44
9. Analys	45
9.1 Är en ny parkeringspolicy baserad på MBO aktuellt?	46
10. Slutsats	48
10.1 Förslag på framtida forskning	49
11. Referenslista	49
12. Appendix	54
12.1 Intervjuguide	54

1. Inledning

Parkering är en viktig komponent av ett transportsystem. Trots att bilparkering tar upp stora ytor mark och kan motivera både bilägande och bilanvändning, är det en utmaning för kommuner att ompröva frågan om policy för parkering (McAslan och Sprei, 2020). Parkering är en form av markanvändning som konkurrerar med andra typer av markanvändning, som annars kunnat användas till bostäder, grönytor eller gång- och cykelinfrastruktur (Kirschner och Lanzendorf, 2020). Ytterligare ett problem i urbana områden är de stora, kvarstående utsläppen från transportsektorn. De totala utsläppen från den svenska transportsektorn uppgår till 13,6 miljoner ton koldioxid, vilket är 30% av Sveriges totala utsläpp (Naturvårdsverket, 2024). Utsläppen från personbilar utgör en majoritet av dessa utsläpp med totalt 8,3 ton koldioxid (Naturvårdsverket, 2023).

Det traditionella tillvägagångssätt att tillämpa parkeringsnorm i syfte att tillgodose efterfrågan av parkering har kritiserats för att det orsakar ett ökat bilberoende, ett överskott av parkeringsplatser och en ineffektiv markanvändning (Antonson, Hrelja och Henriksson, 2017). Med avsikt att minska bilägande och bilanvändning har en reformering av parkering identifierats som en strategi. Flera kommuner har uppdaterat sina riktlinjer för parkering med ambitionen att de ska överensstämja med uppsatta mål om hållbara transporter (McAslan och Sprei, 2023). Boverket (2023) skriver på sin webbplats: "Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönster. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel i samhällsplaneringen för att främja en hållbar stadsutveckling."

Lunds kommun är ett exempel på en kommun som idag behöver balansera parkering med andra kommunala intressen. Kommunens uppsatta mål om minskade utsläpp från transportsektorn riskerar i nuläget att inte nås (Lunds kommun, 2023a). Därutöver förväntas en stor befolkningstillväxt i kommunen vilket bidragit till att det planerats för 26000 nya bostäder som ska byggas till 2040. Majoriteten ska byggas genom förtätning, för att inte bebygga den högklassiga jordbruksmarken (Lunds kommun, 2018a). Vid nybyggnation finns det en direkt möjlighet för en kommun att planera för och påverka tillgången till parkeringsplatser vid en viss

fastighet (Rye och Koglin, 2014). Här finns en möjlighet för Lunds kommun att planera de nya bostädernas parkering på ett sätt som kan minska bilägande och bilanvändning. Kommunen är däremot inte den enda aktören med inflytande över parkering vid nybyggnation. Ansvaret att tillgodose parkering till en fastighet ligger i Sverige på fastighetsägaren (Boverket, 2023). Däremot är det kommunen som har det övergripande ansvaret för kommunens parkeringsplanering, samt att fastställa vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose vid nybyggnation (Lunds kommun, 2018b).

Neoliberal krafter har påverkat samtida planeringslandskapet, där privata aktörer som privata fastighetsutvecklare har ett större inflytande över planeringsprocesser än tidigare (Koglin och Pettersson, 2017). Privata aktörers intressen behöver inte alltid gå i linje med kommunala planerarens intressen, i frågor som exempelvis hållbara transporter. Det har skapat en allt mer komplex miljö där planerare behöver samarbeta med andra aktörer för att lyckas möta uppsatta mål (Koglin och Pettersson, 2017). Parkering, och i synnerhet parkering vid hemmet, är generellt ett underutforskat ämne med brist på kunskap (Roth m.fl. 2018; Antonson m.fl. 2017). Utifrån en sammanställning av tillgänglig litteratur på området blir det tydligt att det saknas litteratur som exklusivt utforskar hur privata fastighetsutvecklare påverkar parkering och följaktligen transportsystemen i urbana områden. En översikt av tillgänglig litteratur indikerar en brist av undersökningar med ett huvudsakligt fokus på privata fastighetsutvecklarens roll i parkeringsplaneringen och således städernas transportsystem.

Hur kommun tillsammans med privata fastighetsutvecklare väljer att gå tillväga i parkeringsfrågan kommer att påverka Lunds framtida stadsbild och transportsystem. Det finns därför ett behov av att studera samtida fall för att förstå hur processen ser ut mellan kommun och privata fastighetsutvecklare för att ordna parkering vid nybyggnation. Studien är en fallstudie som undersöker två nybyggnationsprojekt i Lunds kommun. Fallen som undersöks är detaljplaneområdena för Fastighetsboken 1 samt Virket 6 med del av Virket 1. Vid båda fallen har det planerats för bostäder i flerbostadshus.

2. Syfte och frågeställningar

Studien har sin utgångspunkt i att privata fastighetsutvecklare idag har en allt större påverkan på hur städer och deras transportsystem utformas. Deras ansvar att tillgodose fastigheter med parkering är en viktig del av transportsystemet i urbana miljöer. Det är av intresse för samhällsplaneringen i Lund och i allmänhet att förstå hur kommun och privata fastighetsutvecklare ser på processen att tillhandahålla parkering vid nybyggnation för att bygga upp ett mer hållbart transportsystem. Syftet med studien är *att kritiskt studera och analysera processen för privata fastighetsutvecklare och kommun att ordna parkering vid nybyggnation i Lunds tätort*. Följande frågeställningar guidar studien:

1. Vad har påverkat planeringen av parkeringen på Fastighetsboken och Virket?
2. Vilka utmaningar finns med parkering vid nybyggnation för att skapa ett mer hållbart transportsystem i kommunen?

3. Avgränsning och förtydliganden

3.1 Avgränsning

Studien redogör inte för olika typer av parkeringsplatser, till exempel platser ordnade med hänsyn till personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Samtliga parkeringsplatser behandlas som homogena i studien. I Lunds kommuns parkeringsnorm (2018b) presenteras det bestämda antal bilparkeringsplatser och cykelparkeringsplatser som ska ordnas vid nybyggnationsprojekt. Cykelparkeringsplatser behandlas inte, studien fokuserar enbart på bilparkeringsplatser vid de två fallen och i kommunen. Parkering som upprättas vid nybyggnation av flerbostadshus är bara en andel av de totala nya parkeringsplatser som kan tillkomma inom en kommun. Kommunens parkeringsnorm har unika normer för olika typer av byggnader, till exempel kontor, handel, småhus med flera (Lunds kommun 2018b). Studien undersöker hur parkering ordnas vid flerbostadshus. Av den anledningen kan studien inte ge en omfattande bild av hur parkering ordnas vid nybyggnation i kommunen.

3.2 Definition och användning av centrala begrepp

3.2.1 Parkeringsnorm/parkeringstal

Parkeringstal är riktvärden som hänvisar till antalet parkeringsplatser som behöver möjliggöras vid detaljplan och tillämpas vid bygglov (Romson, Ivansson, Holm 2020). Parkeringsnorm är en redovisning av parkeringstal som kan vara antingen i formatet av en minimi- eller maximinorm (Boverket, 2022a). Parkeringsnorm och parkeringstal används ofta synonymt för att beskriva hur många parkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnation, eller som namn för en kommuns parkeringspolicy. Eftersom Lunds policydokument för parkeringstal benämns som en parkeringsnorm kommer *parkeringsnorm* användas i studien för att beskriva både kommunens parkeringstal och det kommunala policydokumentet.

3.2.2 Fastighetsutvecklare/fastighetsägare

Studien utforskar privata fastighetsägare som aktör i parkeringsplaneringsprocessen. Som ett resultat av datainsamlingsprocessen har det visat sig hur det kan vara en skillnad mellan aktören som är fastighetsägare och vem som är fastighetsutvecklare. Det vill säga vem det är som äger och förvaltar en fastighet respektive vem det är som driver utvecklingen av en fastighet vid nybyggnation. I många fall kan det vara samma aktör som är både fastighetsägare och fastighetsutvecklare. Oavsett agerar fastighetsutvecklaren till största mån i fastighetsägarens intresse för att ta fram en produkt. För studiens syfte bedöms det viktigare att främst se på processerna där fastighetsutvecklaren främst är aktiv och som påverkar parkeringen vid nybyggnation, det vill säga detaljplans- och bygglovsprocesser. För att undvika oklarheter kommer termen *fastighetsutvecklare* användas i studien för att beskriva både fastighetsutvecklare och fastighetsägare, med undantag för specifika fall som specifikt syftar till fastighetsägaren.

4. Metod

I följande avsnitt redogörs det för de metoder som använts i syfte att besvara studiens frågeställningar. Studien är uppbyggd på en fallstudie där kvalitativa metoder använts för att samla in data. Intervjuer genomfördes med kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare i kombination med en dokumentanalys av huvudsakligen kommunala, offentliga dokument.

4.1.1 Fallstudier

Fallstudien utforskar två detaljplaneområden i Lunds kommun, mer specifikt i Lunds tätort. I båda fallen har det planerats flerbostadshus där privata fastighetsägare äger fastigheten. Beslutet att göra en fallstudie grundar sig i intresset att studera privata fastighetsutvecklarens ansvar att ordna parkering samt möjligheterna de har att påverka parkeringen. Fallstudier används för att på ett djupgående sätt utforska processen där privata fastighetsutvecklare ska ordna parkering vid nybyggen.

Som metod har fallstudien många användningsområden och kan användas inom många olika forskningsfält, däribland samhällsplanering. Fallstudiens intresse ligger i att förstå komplexa, sociala fenomen (Yin, 2014). Parkering förstås som ett komplext fenomen eftersom den engagerar många olika aktörer och har en stor påverkan på stadsbilden. Parkering som fenomen lämpas därför att studeras genom en fallstudie.

Som metod saknar fallstudier inte sina kritiker. Kritiken mot fallstudier är att resultatet från ett unikt fall inte är tillräckligt för att generaliseras (Flyvbjerg, 2006). Flyvbjerg (2006) menar att samhällsvetenskapen inte lyckats med att producera teorier som är konkreta och kontextberoende. Samhällsvetenskapen behöver enligt honom skapa kunskap från det som är konkret och kontextberoende, vilket gör fallstudier till en fullgod metod för att producera ny kunskap. Dessutom minskar risken att generaliseringen blir för kontextbunden när två fall studeras istället för ett. Fördelen med ett större urval är bredden av resultatet, medan problemet är djupet av resultatet (Flyvbjerg, 2006). Eftersom studien har två fall åstadkommer den mer

bredd än vid fallstudier av endast ett fall, men behåller samtidigt djupet genom att studera ett mycket begränsat antal fall.

4.1.2 Intervjuer

Intervjuer är den huvudsakliga kvalitativa metod som används i studien. Syftet med intervjuerna var att få insikt i synvinklar och åsikter från de aktörer som aktivt arbetar med parkeringsplanering i kommunen och parkering vid de två detaljplaneområdena. Totalt fyra djupgående intervjuer genomfördes över videosamtal mellan den 19 och 26 april 2024, med en genomsnittlig tid på 52 minuter. Intervjupersonerna valdes noggrant utifrån delaktighet i detaljplaneområdena samt övergripande kompetens. Två intervjuer genomfördes med kommunala tjänstemän. Dels en trafikplanerare som varit delaktig vid arbetet med båda detaljplaneområdena, och dels en mobilitetsstrateg som arbetar mer övergripande med mobilitetsfrågor i kommunen. De andra två intervjuerna var med privata fastighetsutvecklare som båda haft framträdande roller för utvecklingen av respektive detaljplaneområde.

Vid fallet av Fastighetsboken är det samma företag, Skanska, som både utvecklat och förvaltar bostäderna i fastigheten. Företagets intressen för både utvecklingen och förvaltningen bedöms framgå tydligt, i intervjun med dess representant. I fallet av Virket däremot, är det företaget Huseriet som står för utvecklingen av fastigheten och ett annat företag, Rikshem, som äger och kommer att förvalta bostäderna. Det finns ett argument för att det kan påverka resultatet eftersom fastighetsutvecklaren inte nödvändigtvis besitter möjligheten att agera utifrån sina egna intressen eftersom den delvis behöver förhålla sig till en annan aktör. Den intervjuade fastighetsutvecklaren anses vara en godtycklig intervjuperson med hänsyn till att studien syftar till att studera just utvecklarens synpunkter, det måste inte vara den som äger fastigheten. För studien är det mest relevant att intervju en person som varit med i beslut och planprocessen för slutgiltiga utformningen av parkering för fastigheten. Så är fallet med den intervjuade fastighetsutvecklaren. Fastighetsutvecklaren för Virket tydliggjorde detta vid frågan om vilken roll Huseriet respektive Rikshem har i utvecklingen av planområdet:

“Så vi gör ju allt fram tills vi lämnar nycklarna till Rikshem. Alltså i princip liksom från att driva detaljplan, bygglov, projektering, upphandling av entreprenader, driva projektet

tills liksom allting är färdigt så vi kan överlämna en helt färdig produkt till Rikshem.”
(Byggherreombud, 2024)

Intervjupersonerna bedöms i sin helhet lämpas väl för en djupgående fallstudie eftersom de dels har god kunskap och erfarenhet av planeringen och diskussionerna om detaljplaneområdena, och dels god kunskap om kommunens trafik- och parkeringsstrategier. Intervjupersonerna benämns i studien som deras titel, till exempel “Trafikplanerare”.

Tabell 1. Sammanställd information om intervjupersonerna, kommunala tjänstemän i blått, fastighetsutvecklare i gult.

Intervjuperson	Intervjutillfälle
Mobilitetsstrateg, Lunds kommun	19 april 2024
Trafikplanerare, Lunds kommun	23 april 2024
Produktutvecklingschef, Skanska- Fastighetsboken	24 april 2014
Byggherreombud, Huseriet- Virket	26 april 2024

Intervjuerna genomfördes utifrån ett semistrukturerat format. Semistrukturerade intervjuer har sin fördel i flexibilitet, där förberedda frågor guidar intervjun med möjligheten att ställa följdfrågor baserat på intervjupersonens svar (Bryman, 2012). Semistrukturerade intervjuer bygger till stor del på öppna frågor i syfte att få längre svar på frågorna. Målet med kvalitativa intervjuer är att få djupa och detaljerade svar (Bryman, 2012), vilket studien efterfrågar eftersom det ska täcka flera teman för att bygga en förståelse av det komplexa fenomenet som är parkering. Genom semistrukturerade intervjuer var det av studiens intresse att utforska intervjupersonens egna ståndpunkter och perspektiv på parkering vid nybyggnation.

Varje intervju hade en unik intervjuguide där frågorna var anpassade till vilken aktör, roll samt delaktighet i respektive detaljplaneområden. Vissa frågor ställdes till antingen gruppen av

kommunala tjänstemän eller fastighetsutvecklare. Flera frågor var även specifikt riktade till den enskilde intervjupersonen beroende på vad deras roll och arbete innefattar.

4.1.3 Dokumentanalys

Dokumentanalys används som metod i syfte att komplettera insamlade intervjudata. Offentliga dokument från Lunds kommun samt en parkeringsutredning för detaljplaneområden användes. Offentliga dokument inkluderar Parkeringsnorm och Västerbroprogrammet. Parkeringsutredningen är producerad av konsultföretaget Trivector och behandlar Fastighetsboken.

Dokumentanalys kan fördelaktigt användas i kombination med andra kvalitativa metoder för att studera samma samma fenomen. Att använda fler än en metod i kvalitativ metod gör det möjligt att triangulera data och på så sätt bygga trovärdighet av resultatet (Bowen, 2009). Ytterligare en fördel med dokumentanalys är att datan inte kan påverkas av en forskares involvering, dokumenten påverkas inte av forskningsprocessen (Bowen, 2009). Dokumentanalysen är en nödvändig metod för studien eftersom de dokument som analyseras ger kontext till vad intervjupersonerna behöver förhålla sig till i sitt arbete med parkering vid nybyggen. För studien är det dessutom viktigt att aktörerna tar ställning till dagens riktlinjer angående parkering vid nybyggnation. Dokument utgör den främsta källan till det.

En brist för dokumentanalys är att informationen i dokument ofta inte är tillräckligt detaljerade för att kunna besvara en frågeställning (Bowen, 2009). Bristen på detaljerad data kompenseras av intervjudata, vilket har ett större djup och lyckas komma under ytan av de offentliga dokumenten. Kombinationen av dokumentanalys och intervjuer ger en omfattande bild av arbetet som ligger bakom parkeringsplaneringen, vilka kommunala riktlinjer som påverkar samt aktörernas intressen och synpunkter i parkeringsfrågan.

4.2 Etik

Intervjuerna spelades in med samtycke av intervjupersonerna. Inspelade intervjuer underlättade precis transkribering och att analysera resultatet. Intervjupersonerna informerades om deras rättighet att dra tillbaka sin medverkan samt hur deras namn inte kommer att framgå i studien.

4.3 Dataanalys

Intervjuerna transkriberades med avsikt att underlätta analysen av datamaterialet. Utifrån insamlade data gjordes en induktiv analys i syfte att generera teman. Processen bestod av en initial läsning och att generera koder. Koderna sammanställdes till teman som används för att besvara frågeställningarna. De teman som skapades sattes i relation till kommunala beslut och riktlinjer, representerade i dokumenten.

5. Bakgrund

5.1 Lunds klimat- och transportmål

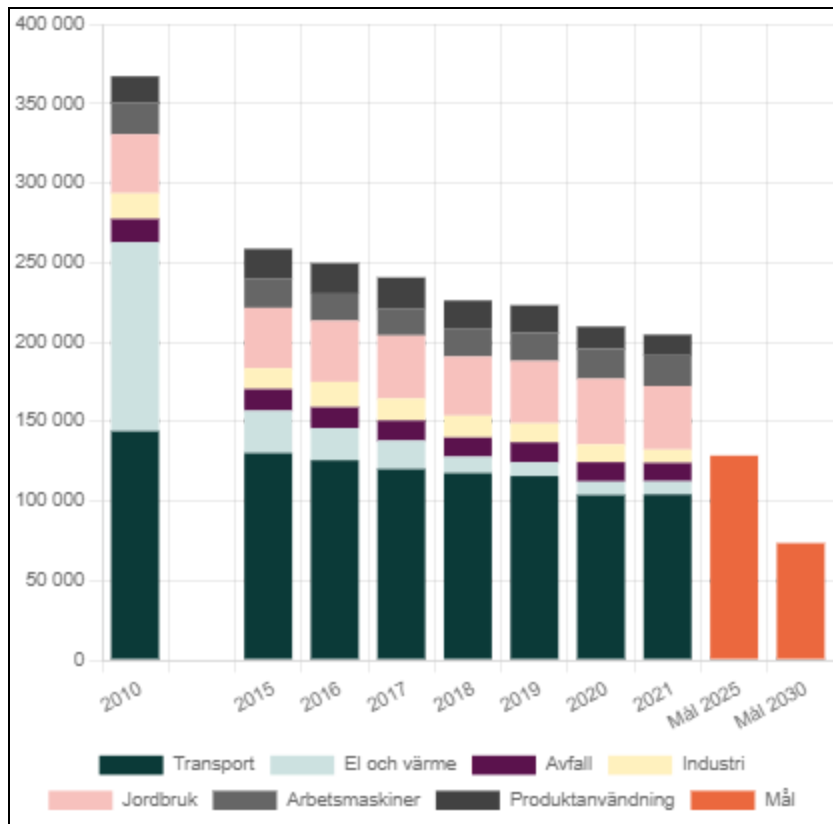
Lunds kommun har en antagen policy för hållbar utveckling som tydliggör hur kommunen ska förhålla sig till arbetet med Agenda 2030. Det konkretiseras i bland annat Lundaeko 2021-2030: kommunens program för ekologisk hållbarhet som antogs 2020 (Lunds kommun, 2021a). Programmet har sex prioriterade områden, där varje område har ett övergripande mål samt flera delmål. Ett av de prioriterade områdena är prioriterat område 3: Klimat och energi. Övergripande mål för området är följande:

“År 2030 är Lund en klimatneutral och fossilbränslefri kommun som är anpassad till ett klimat i förändring.” (Lunds kommun, 2021a s.12).

Det övergripande målet har i sin tur flera delmål. Ett av dem är delmål 3.2: Transporter, vilket lyder som följande:

“Utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med minst 90 procent mellan 2010 och 2030.” (Lunds kommun, 2021a s.13).

Av de sju delmål som är knutna till det övergripande målet för prioriterat område 3 är delmål 3.2: transporter det enda delmålet som i dagsläget har en status där kommunen rödflaggat för att de riskerar att inte klara målet (Lunds kommun, 2023a). Trots att de totala utsläppen från transporter har minskat i kommunen de senaste åren, utgör utsläppen från transporter med god marginal den största andelen idag. Det kommer att krävas stora förändringar, inte minst inom transportsektorn för att kommunen ska närma sig de uppsatta målen till 2030 (se figur 1).



Figur 1: Diagram över utsläpp av växthusgaser (ton koldioxid) i Lunds kommun från olika sektorer samt i relation till uppsatta mål (Lunds kommun, 2023b).

Samtliga delmål har klassificerats utefter vilken nivå av samverkan målen kräver. Den ena symbolen är för: “Kommunkoncernen”. Den indikerar att kommunens egna verksamheter kommer kunna driva utvecklingen för att nå målet. Den andra symbolen är för: “Tillsammans”. För de senare, innebär det att kommunen behöver agera tillsammans med andra samhällsaktörer för att nå målet (Lunds kommun, 2021a). Den senare symbolen gäller för delmål 3.2. Hur kommunen tillsammans med fastighetsutvecklare agerar i parkeringsfrågan är alltså en förutsättning för hur ett mer hållbart transportsystem ska uppnås.

5.2 Lagar och riktlinjer för parkering

Plan- och bygglagen (PBL) ger kommun och fastighetsutvecklare en riktning som de behöver förhålla sig till i arbetet med parkering. Det är enligt PBL kap. 1 § 2 (2010:900) en kommunal angelägenhet att planlägga hur marken ska användas, parkering inkluderat. I kap. 8 § 9 av PBL (2010:900) demonstreras det hur parkering ska ordnas vid nybyggnation:

“En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att...”

“...4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,”

PBL har inte kapacitet att reglera alla situationer av parkering vid nybyggnation (Boverket, 2023). Begreppet “i skälig utsträckning” bär därför en stor vikt för hur olika kommuner agerar i parkeringsfrågan. Begreppet fungerar som en bestämd tolkningsinriktning, där innehållet inte är precist. Det är kommunen själv i slutskedet som får göra bedömningar i plan- och bygglovsprocesser utefter vad de bedömer är skäligt för olika platser, beroende på deras omständigheter och parkeringsefterfrågan (Boverket, 2023). Trots att det som bedöms vara skäligt är det något kommuner behöver ta seriöst eftersom det är lagstadgat. Kommunens arbete med parkering bör grundas på en skälighetsbedömning och bör vara väl motiverad, bedömningen av vad som är parkering i skälig utsträckning kan prövas i domstol (Boverket 2023). Boverket (2023) skriver på sin webbplats att skäligheten är något som över tid kan variera, men inga ställningstaganden om hur kommun bör agera när skäligheten varierar finns på varken webbplats eller i PBL.

5.2.1 Parkeringsnorm som policydokument

I syfte att bedöma parkeringsefterfrågan inför nybyggnation är det vanligt att kommuner tar fram en parkeringsnorm eller liknande policydokument. (Boverket, 2022a). Så är fallet även i Lunds kommun, där parkeringsnormen används vid detaljplanering samt bygglovsprövning som riktlinje för fastighetsutvecklarens ansvar att tillgodose fastigheten med parkering (Lunds kommun, 2018b). Parkeringsnorm som policydokument skapar också en förutsebarhet i beslutsprocesser, vilket gör att fastighetsutvecklaren enklare kan anta hur många parkeringsplatser de ska bygga (Boverket, 2022a). En parkeringsnorm brukar i de flesta fall vara bestämd utifrån antingen antal parkeringsplatser per enhet eller som i Lunds fall, efter bruttoarea (BTA) (Roth m.fl. 2018). Bruttoarea eller BTA är den sammanlagda area av våningsplanen som begränsas av byggnadens omslutande utsidor (Lunds kommun, 2018b). Flera kommuners parkeringsnormer är indelade i zoner till följd av att parkeringsefterfrågan kan variera inom

kommunen. Parkeringsnormen kan således se olika ut i olika delar av samma tätort (Boverket, 2022a).

Det blir allt vanligare att kommuner uppdaterar sina parkeringsnormer i syfte att påverka resandet vid nybyggen. Det kan vara genom att antingen reducera eller ta bort parkeringsnormen, introducera maximinorm istället för en miniminorm, eller möjliggöra en mer flexibel parkeringsnorm som lättare kan bemöta områdesspecifik kontext (McAslan och Sprei, 2023). En flexibel parkeringsnorm innebär att fastighetsutvecklare kan påverka (minska) antalet parkeringsplatser som uppförs vid nybyggen. En kommun kan tillåta det om fastighetsutvecklare förbinder sig till att implementera mobilitetsåtgärder som anses minska behovet att använda och äga egen bil (Boverket, 2022). Vilka mobilitetsåtgärder som är aktuella och hur mycket parkeringsnormen kan reduceras varierar. Bilpool, cykelpool, särskild cykelparkering och lådcyklar som är specifikt riktade till boende i en fastighet är några exempel på potentiella mobilitetsåtgärder.

5.2.2 Likställighetsprincipen

Ytterligare en lag som påverkar parkering vid nybyggnation är kommunallagen. I enlighet med kommunallagen behöver kommunens arbete med parkering följa likställighetsprincipen (Boverket, 2023). Det tydliggörs i kap. 2 § 3 av kommunallagen (SFS 2017:725) att kommun och region behöver behandla sina medlemmar lika: "Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat". Enligt kap. 1 § 5 i kommunallagen (SFS 2017:725), är en medlem bland annat den som äger fast egendom inom kommunens gränser. Kommunen har därför ett ansvar att inte särbehandla fastighetsägare i parkeringsfrågan. I praktiken betyder att alla fastighetsutvecklare är bundna till samma parkeringsnorm även om intressen och behov för parkering kan variera mellan fastighetsutvecklare.

Kommun och fastighetsutvecklare har olika ansvar i processen att ordna parkering vid nybyggnation. Ansvar ligger vid den enskilde fastighetsägaren att bemöta och anordna behovet av parkering vid en fastighet. Kommunens ansvar ligger i planeringen av markanvändningen i kommunen samt att i bygglov se till att den skyldiga fastighetsägaren uppfyller kraven på

parkering (Boverket, 2023). I praktiken betyder det att kommunen inte kan godkänna bygglov som inte tillgodoser parkering enligt parkeringsnorm, eftersom det i så fall skulle vara en särbehandling gentemot en specifik medlem.

5.2.3 Detaljplanering av parkering

I och med planmonopolet är kommunen den enda aktör med rätten att slutligen bestämma huruvida det ska byggas nya bostäder eller inte. Det krävs en detaljplan, och det är kommunen som har befogenhet att besluta om detaljplanehandläggning och om detaljplan ska antas (Boverket, 2022b). Detaljplanering är ett verktyg för kommunen att reglera hur parkeringen kommer se ut för en viss fastighet. I enlighet med kap. 4 § 13 i PBL (2010:900) får kommunen i detaljplan bestämma:

“...1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,...”

“...2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och...”

“...3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.”

5.3 Beskrivning av fall: Detaljplaneområden

Följande avsnitt beskriver de två fallen i Lunds kommun samt motiveringen till urvalet av dessa.

5.3.1 Urval av fall

Studien tar avstamp vid två detaljplaneområden där flerbostadshus har planerats i Lunds tätort. Detaljplaneområdena som är studieobjekt för fallstudien är Fastighetsboken 1 m.fl. samt Virket 6 med del av Virket del 1, hädanefter endast refererade till Fastighetsboken respektive Virket.

Detaljplaneområdena valdes utifrån fyra kriterier:

1. Fastigheten ska ägas av en privat aktör.
2. Bebyggelsen består huvudsakligen av bostäder i flerbostadshus.
3. Bostäderna ska inte endast vara klassade som studentbostäder.
4. Detaljplanen ska vara antagen 2019 eller senare.

Det ansågs viktigt för studien att den planerade bebyggelsen för detaljplaneområdena var flerbostadshus eftersom kommunens parkeringsnorm främst presenterar möjlighet till

fastighetsutvecklaren att reducera sin parkeringsnorm vid just flerbostadshus (Lunds kommun, 2018b). Det är alltså den bostadstyp som kommunen i dagsläget anser ha störst potential och möjlighet för att arbeta med en flexibel parkeringsnorm och där fastighetsägare har störst inflytande över hur den slutgiltiga utformningen av parkeringen kommer att se ut för fastigheten. Därutöver står flerbostadshus för 95% procent av de aktuella bostadsprojekten i kommunen och flerbostadshus förespråkas även för de mindre byarna i kommunen (Lunds kommun, 2022). Det ökar i sin tur relevansen att studera områden med just flerbostadshus eftersom det är kommunens riktning framåt, och där det redan finns möjligheter att ordna parkering på ett mer flexibelt sätt för fastighetsutvecklare.

Studentbostäder kan utvecklas i flerbostadshus, däremot behövde bostäderna i de valda detaljplaneområdena inte vara klassade som studentbostäder. Det motiveras av att områden med bostäder som är klassade som studentbostäder har en mycket lägre parkeringsnorm, endast två bilplatser per 1000 kvm BTA vilket är mycket lägre än andra flerbostadshus till följd av att studenter i regel har lågt bilnehav (Lunds kommun, 2018b). Områden med studentbostäder skulle inte vara ett lämpligt studieobjekt eftersom antalet parkeringsplatser som tillhandahålls redan är så pass låga och möjligheterna till att göra en stor förändring minimal. Dessutom tillåter inte parkeringsnormen för studentbostäder en reduktion av parkeringsnormen även om fastigheten består av flerbostadshus.

Den aktuella parkeringsnormen i kommunen blev antagen den 13 december 2018 (Lunds kommun, 2018b). För studien var det viktigt att de detaljplaneområden som valdes som studieobjekt var planerade utifrån den aktuella parkeringsnormen. Det var av största vikt eftersom studien har ett tydligt fokus på hur kommun och fastighetsutvecklare agerar i parkeringsfrågan idag, snarare än historiskt. Det resultat som hade framkommit genom att studera detaljplaneområden från tidigare parkeringsnorm var inte av intresse eftersom studiens fokus är på hur arbetet med parkering ser ut i samtida processer och ur perspektivet för de mål som finns uppsatta idag.

5.3.2 Fall 1: Fastighetsboken

Planområdet för Fastighetsboken 1 m.fl. är ett praktexempel på förtätning i Lunds kommun. Området hade tidigare varit jordbruksmark som hade omvandlats till parkeringsområde, vilket inte varit i bruk under större delen av 2000-talet (Lunds kommun, 2019a). Totalt 358 hyresrätter respektive 115 bostadsrätter stod klara 2023 och har idag inflyttade hyresgäster och bostadsrättsinnehavare. 139 parkeringsplatser finns tillgängliga i garage med ytterligare 60 platser ordnade som markparkering. Företaget Skanska har utvecklat bostäderna och de är också den aktör som förvaltar bostäderna. På sin hemsida beskriver de hur fokuset för projektet har varit att minska bilanvändningen och göra resor med cykel och kollektivtrafik till ett enkelt val (Skanska, 2024). De boende har god tillgång till kollektivtrafik med närhet till lokal- och regionalbussar precis utanför fastigheten.

5.3.3 Fall 2: Virket

Planområdet för Virket 6 med del av Virket 1 ligger endast en kilometer nordväst om Lund C. I området har det planerats 323 hyresrätter med inslag av centrumverksamhet (Lunds kommun, 2023c). Starten av bygget började under 2023 och bostäderna väntas stå klara till 2026. Parkeringsnormen för området är åtta platser eftersom planområdet ligger i den centrala zonen och antalet parkeringsplatser uppgår till 115 stycken som kommer att förläggas i garage under fastigheten (Lunds kommun, 2023c). Det privata bostadsbolaget Rikshem är företaget som äger fastigheten och kommer att förvalta bostäderna när projektet står klart. Till skillnad från Fastighetsboken är det inte samma företag som både utvecklar och förvaltar bostäderna. Projekt- och fastighetsutvecklingsföretaget Huseriet driver utvecklingen av planområdet i sin helhet. Precis som Fastighetsboken är Virket ett resultat av Lunds kommuns förtätningsstrategi. Virket ligger i den östra delen av ett av Lunds största stadsutvecklingsområden, Västerbro. I Västerbro planeras det för uppemot 3900 nya bostäder, i en stadsdel som tidigare präglats av verksamheter. Den östra delen av Västerbro har tidigare bestått av industrikvarter som nu omvandlas till kvartersstad (Lunds kommun, 2019b). I samband med att en fördjupad översiktsplan togs fram för området 2018 startade kommunen en projektgrupp för Västerbro. Projektgruppen arbetade i samverkan med fastighetsägarna i Västerbro för att ta fram Västerbroprogrammet, i syfte att skapa gemensamma mål och strategier för utvecklingen av stadsdelen (Lunds kommun, 2019).

6. Litteraturoversikt

Parkering har slagits fast som ett underutforskat ämne (Roth m.fl. 2018; Antonson, Hrelja och Henriksson, 2017). Utöver den generella bristen på kunskap inom parkering, saknas det även forskning om vilken effekt parkering vid hemmet har på bilägande, val av transportmedel och antal resor (Christiansen, 2017). Det är en svaghet studien behöver förhålla sig till. I studien är synen på vad som gör ett transportsystem mer hållbart baserat på en simpel idé: Minskar bilanvändningen och/eller bilägandet blir ett transportsystem mer hållbart. Mer specifikt betyder det att resor som flyttas från bil till gång, cykel, kollektivtrafik alternativt att resan inte blir, då minskar utsläppen från ett transportsystem. Trots brist på forskning om parkering finns det en del dokumenterad kunskap som är relevant för studien.

6.1 Parkeringsnormens påverkan

I den europeiska och amerikanska litteraturen anses tillgången till parkering vid hemmet främst vara ett resultat av parkeringsnormer (Christiansen m.fl., 2017). I de flesta EU-länder är det ett bestämt minimiantal av parkeringsplatser som i första hand används för att styra antalet parkeringsplatser som tillhandahålls vid nybyggnation (Rye och Koglin, 2014). Det bestämda minimiantalet bidrar till att kommuner kräver att minimiantalet ska uppfyllas för att fastighetsutvecklaren ska få beviljas bygglov (Johansson, 2021). Parkeringsnormerna med minimiantal tog sin fart i Sverige under 50-talet från inspiration av trafikplaneringen i USA. (Lundin, 2008). Parkeringsnormerna syftade till att säkerställa tillgången till parkering för nya utvecklingsområden och inte överbelasta allmänna parkeringar (McAslan och Sprei, 2023). Idag är forskningen överens om att parkeringsnormer orsakar en alltför stor tillgång av parkeringsplatser, utbudet blir ofta större än efterfrågan (Christiansen m.fl., 2017). En stor tillgång till parkering ökar i sin tur bilägandet. Christiansen m.fl. (2017) uttrycker att tillgången till en privat eller reserverad parkeringsplats har visat sig tredubbla sannolikheten för en person att äga en bil. En annan studie visar hur en ökning av 0,1 till 0,5 parkeringsplatser per person ökat andelen bilpendlare med 30 % (McAslan och Sprei, 2023). Parkering som ordnas för fastigheter enligt parkeringsnorm är inte de enda parkeringsplatserna. Vid projekt med restriktiv maximinorm istället för miniminorm, har problemet med att bilar istället parkeras ute på

närliggande gator identifierats (Antonson, Hrelja och Henriksson, 2017). Därför föreslås en omfattande parkeringsstrategi som reglerar både parkeringspolicy vid nybyggnation och parkering på närliggande gator (Kirschner och Lanzendorf, 2020).

6.2 Distans till parkeringsplatsen

Christiansen m.fl. (2017) identifierar i deras studie att antalet totala resor som görs av en person, inte påverkas av att distansen till sin parkerade bil från hemmet. Antalet totala resor förblev samma för både de människor som hade mindre än 50 meter till sin parkerade bil och de som hade mer än 50 meter till sin parkerade bil. Däremot visade studien på hur de som har mer än 50 meter till sin parkerade bil, i större utsträckning reser mer till fots och med kollektivtrafik. Behovet av totala resor förutspås förbli samma oavsett distansen mellan hemmet och den parkerade bilen, och en längre distans till den parkerade bilen kan påverka antalet resor som flyttas från bilen till mer hållbara transportsätt. Närhet till kollektivtrafik är också en faktor som kan påverka. Sannolikheten att använda bilen ökar om det är längre att gå till närmaste hållplats än till där bilen står parkerad (Kirschner och Lanzendorf, 2020). Enligt forskning på området transit-oriented development (TOD), har tillgången till parkering en större påverkan på andelen resor med kollektivtrafik, än vad närheten till en järnvägsstation har (Antonson, Hrelja och Henriksson, 2017).

7. Teoretiskt ramverk

Studien tar ansats från att parkering vid nybyggnation som ett styrmedel för ett mer hållbart transportsystem är en process som involverar flera olika aktörer, och bör därför analyseras därefter. De olika aktörerna har olika möjligheter till att påverka utformningen av parkering samt varierande intressen i frågan.

7.1 Kollaborativ planering

Studiens analys är grundad på Patsy Healeys verk om *Collaborative planning*. Kollaborativ planering beskriver förändringarna som skett i planeringspraktiken och vad det innebär. Kollaborativ planering förstår planering som ett samarbete mellan olika aktörer samt planering som ett typ av beslutsfattande i konsensus (mellan de olika aktörerna) (Koglin och Pettersson, 2017).

Healey (2006) börjar sin bok med att presentera hur samhällen i västvärlden blir allt mer medvetna om kvaliteten av miljö och global hållbarhet. Vidare presenterar hon hur planeringen av rum och miljön har en central roll för dessa angelägenheter. Hur samhällen planeras idag påverkas av de ursprungliga system som var designade för att endast se över de mindre, integrerade och självförsörjande samhällena. De var däremot inte anpassade för att planera för de många öppna och vidsträckta relationer, vilka idag har en stor påverkan på utformningen av våra lokala samhällen (Healey, 2006). Kommunala myndigheter (med hjälp av regionala och nationella program) kunde tidigare kontrollera den rumsliga utvecklingen i en större utsträckning, till skillnad från hur planeringen idag behöver balansera reglerade styrmedel med flexibelt möjliggörande (Healey, 2006). Myndigheter har idag inte samma makt att reglera och på så sätt kontrollera stadens rumsliga framtid, och behöver därför i större utsträckning samarbeta med andra aktörer (Johansson, 2021). Denna förändring utgör en utmaning för kommuner. Utmaningen är att skapa ett institutionellt system och praktiska verktyg för att bemöta och hantera problemen, nu med flera aktörer och deras intressen sammanflätade i planeringsprocesserna (Healey, 2006).

Kollaborativ planering har ett kommunikativt tillvägagångssätt för att skapa styrmedel som syftar till att främja samarbete och konsensus mellan involverade aktörer i praktiken (Healey, 2006). Det kommunikativa tillvägagångssättet är en väg framåt för att på ett etiskt sätt inkludera alla berörda aktörer och skapa system av styrning i vad Healey beskriver som en *shared-power world* (Healey, 2006). Genom kollektiva insatser är ett kommunikativt tillvägagångssätt ett nytt sätt att tänka på för att kunna göra åtråvärd förändring tillsammans. Samarbetet i kollaborativ planering behandlar inte exklusivt privata aktörer som privata fastighetsutvecklare, däremot är privata aktörer ofta involverade (Koglin och Pettersson, 2017).

Aktörer kan samarbeta med planerare i ett nätverk om de känner sig engagerade. Engagemanget kan vara till grund av att en specifik aktör vill göra något, är skyldig att göra något eller känner sig moraliskt tvungen att göra något (Johansson, 2021). Healey (1998) fortsätter med att utveckla vikten av social infrastruktur och positiva relationer i nätverken mellan de olika aktörerna. Social infrastruktur och positiva relationer kan leda till att information, kunskap och förståelse flödar mellan aktörerna. Det bidrar till en större tillit att existera mellan aktörerna, vilket är en form av ett institutionellt kapital. Fördelarna med sådant kapital är tilliten i relationen mellan aktörerna. Det möjliggör flexibla lösningar som snabbare kan utvecklas och implementeras för att bemöta nya omständigheter och problem. Aktörer kan till och med börja lita på att planerare kommer ta hänsyn till deras intressen (Healey, 1998).

Kollaborativ planering används i studien som teori för att analysera samtida utformning av parkering vid nybyggnation i Lund, som en process där kommunala tjänstemän och privata fastighetsutvecklare, offentlig och privat sektor behöver arbeta i samspel med varandra för att påverka transportsystemet i kommunen. Kollaborativ planering som tillvägagångssätt understryker vikten av anordna nya diskurser för policy, genom att utveckla samarbeten med involverade aktörer och bygga upp ett institutionellt kapital (Healey, 2006).

Studien utgår också från Healeys (2006) resonemang om hur lokala policys kan formas i ett klimat med många involverade aktörer, där alla bär någon typ av makt och har sina egna intressen. En policy kan förstås som ett ramverk för framtida agerande. Det är ett effektivt sätt för myndigheter att styra vilka strategier som ska användas och vilka mål som ska uppnås

(Healey, 2006). Olika policys kan ge olika mycket upphov till interaktion. Vissa policysystem kan lägga stor vikt vid reglerna som formar policys, något som kan anses vara ett ineffektivt eller irrelevant eftersom de behöver följas utan att hänsyn tas för de specifika förutsättningarna. Policys kan också anta en mer flexibel form, som i fall av policys med inflytande från management-by-objective (MBO), vilka har en större flexibilitet. Policys med inflytande från MBO är inte lika rigida som policys byggda på regler och de är snarare principer att följa snarare än en regel. Hur aktörerna ser på en aktuell parkeringspolicy och möjligheterna till interaktion till följd av den är viktig för en analys utifrån kollaborativ planering. Aktörerna behöver förhålla sig till aktuell parkeringspolicy vilket i sin tur påverkar hur de interagerar med varandra.

8. Resultat

Resultatet av datamaterialet är uppdelat efter de två frågeställningarna. Den första delen ämnar att besvara den första frågeställningen: *Vad har påverkat planeringen av parkeringen på Fastighetsboken och Virket?* Faktorer som påverkat båda fallens planering av parkering presenteras först, vidare presenteras faktorerna som påverkat respektive fall och de specifika omständigheter som påverkat parkeringen vid respektive fall. Den andra delen tar avstamp i resultatet från den första frågeställningen för att besvara studiens andra frågeställning: *Vilka utmaningar finns med parkering vid nybyggnation för att skapa ett mer hållbart transportsystem i kommunen?*

8.1 Resultat frågeställning 1

Nedan kommer studiens resultat presenteras som ämnar att svara på frågeställning 1: *Vad har påverkat planeringen av parkeringen på Fastighetsboken och Virket?*

8.1.1 Parkeringsnorm som styrande policydokument

Kommunens parkeringsnorm nämndes i tidigt skede av samtliga intervjupersoner. Det demonstreras tydligt i intervjuerna hur parkeringsnormen är den huvudsakliga och bestämmande faktorn för hur mycket parkering som ordnas vid nybyggnation i Lunds kommun:

“Vi har ju en parkeringsnorm, som är beslutad, den är från 2018 så den är ju några år gammal. Och det är den vi arbetar med i detaljplaner för att då sen ska kunna söka bygglov. Ja... det är många som vill frångå den, men vi är rätt stenhårda på det är den som gäller.” (Trafikplanerare, 2024)

“Ja, men vi har ju ett krav, kommunen har ett krav via parkeringsnormen att det ska finnas ett antal parkeringsplatser per lägenhet eller per 1000 kvadratmeter BTA. Och den får vi ha med oss från första början. Man kan ju få undantag i vissa fall men det har väl kommunen varit väldigt restriktiva med.” (Produktutvecklingschef, 2024)

Kommunens dokument *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun* (Lunds kommun, 2018b) antas av byggnadsnämnden och är det styrande policydokumentet för hur parkering ska ordnas vid nybyggnation inom kommunen. Parkeringsnormen är en mininorm. Den anger ett minimiantal av parkeringsplatser fastighetsägaren behöver ordna vid nybyggnation. Det finns ingen maxgräns, däremot strävar kommunen i sina detaljplaner att inte möjliggöra fler parkeringar än vad mininormtantalet anger (Lunds kommun, 2018). Parkeringsnormen för flerbostadshus och andra typer av byggnader är bestämda utifrån en zonindelning (se figur 2)



Figur 2. Zonindelning för parkeringsnormen i Lunds kommun. Detaljplaneområdena har markerats av författaren. Fastighetsboken markerat med svart, Virket markerat med rött (Lunds kommun, 2018b).

Antalet bilparkeringsplatser som ska ordnas vid nybyggnation av flerbostadshus i de olika zonerna synliggörs i tabell 1.

Tabell 1: Antal bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA för flerbostadshus utifrån zonindelningen (Lunds kommun, 2018).

Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
8 ¹	9 ²	10

1. Inom gamla stadsvallen är parkeringsnormen nere på 5,3 platser.
2. Är fastigheten inom 500 meter till en spårvagnshållplats är parkeringsnormen 8 platser.

Parkeringsnormen för Fastighetsboken hade varit nio platser per 1000 kvm BTA med hänsyn till att det ligger i zonen övriga staden, men eftersom det är inom 500 meter till en spårvagnshållplats är parkeringsnormen åtta platser per 1000 kvm BTA. I fallet av Virket är parkeringsnormen också åtta platser per 1000 kvm BTA, eftersom planområdet ligger i den centrala zonen.

8.1.2 Möjligheter till reducerad parkeringsnorm

Parkeringsnormen har ett visst utrymme för flexibilitet vid nybyggnation av flerbostadshus och kontor. Vid fall av flerbostadshus kan fastighetsutvecklare förbinda sig att anta olika åtgärdspaket i bygglovsansökan, vilket kan ge en reducerad parkeringsnorm. I parkeringsnormen finns möjlighet för fastighetsutvecklare att reducera sin norm genom pilotprojektet "åtgärdspaket bilfritt boende" med en reduktion på 90-95 %, samt mer etablerade "åtgärdspaket bilpool", vilket kan ge 30% reduktion (Lunds kommun, 2018b). Om fastighetsutvecklaren förbinder sig till att ordna bilpool med garanterat medlemskap i minst 5 år som ingår i hyran, utöver marknadsföring av bilpoolen till de boende innan inflyttning kan 20 % reduktion beviljas. Om dessutom minst 75 % av parkeringsplatserna kan lösas genom parkeringsköp i en gemensam parkeringsanläggning kan normen reduceras ytterligare 10 %. Parkeringsköp är att fastighetsutvecklaren betalar en engångssumma för varje bilplats till det kommunala parkeringsbolaget som ser till att anlägga platserna (Lunds kommun, 2018b). Det kan till exempel vara i ett mobilitetshus. Om båda dessa krav möts, kan kommunen bevilja fastighetsutvecklaren 30 % reduktion av parkeringsnormen.

För flerbostadshus finns möjligheten att tillgå ytterligare 10 % reduktion. Det är aktuellt om fastighetsutvecklaren förbinder sig att implementera diverse mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder som implementeras ska förväntas minska efterfrågan på parkering. Aktuella mobilitetsåtgärder presenteras inte i parkeringsnormen, utan det är en diskussion för varje specifikt fall (Lunds kommun, 2018b). Sammanfattningsvis kan flerbostadshus högst komma upp i en reduktion om 40 % och högst 30 % om samtliga parkeringsplatser uppförs på den egna fastigheten. Huvudprincipen för byggande av parkeringsplatser är att de bör vara lokaliserade så nära den egna tomten som möjligt. Acceptabelt gångavstånd till parkering för boende vid en fastighet är enligt parkeringsnormen max 300 meter, med vissa undantag (Lunds kommun, 2018b).

8.1.3 Parkeringsefterfrågan

Vid intervjuer med fastighetsutvecklarna framkommer det att parkeringsefterfrågan och kostnaderna att bygga parkeringar är särskilt avgörande för hur de vill ordna parkering. Fastighetsutvecklarna tar stor hänsyn till vilken parkeringsefterfrågan som finns för att möta de potentiella kundernas behov. Parkering är enligt fastighetsutvecklarna något av ett krav för att kunna sälja fastighetens lägenheter. Det är en förklaring till att fastighetsutvecklarna inte har övervägt "åtgärds paket bilfritt boende". Däremot är de positivt inställda till att efterfrågan på parkering minskar. Fastighetsutvecklarna beskriver situationen på följande sätt:

"Behovet i efterfrågan är ju det viktigaste. För det är ju där vi har våra kunder, våra affärer. Men inte bygga mer. Och kan vi på något vis påverka efterfrågan så att den blir mindre så gör vi gärna det" (Produktutvecklingschef, 2024)

"Men man vill ju inte... som fastighetsägare matcha marknaden och efterfrågan på parkering. Men man vill ju inte bygga för mycket parkering. Och man vill ju inte heller bygga för lite. Men man vill ju ligga där någonstans där det ska ligga rätt." (Byggherreombud, 2024)

Trafikplaneraren förstår fastighetsutvecklarnas perspektiv på att för få parkeringsplatser kan göra det svårt att få lägenheter sålda. Däremot betonar hon också hur de flesta fastighetsutvecklare idag är intresserade av att reducera sin parkeringsnorm.

8.1.4 Målgrupp

Fastighetsutvecklarna och trafikplaneraren betonar vikten av att se över vilket målgrupp som förväntas flytta in i de nya bostäderna. Målgruppen har stor påverkan på efterfrågan av bilparkering. Enligt produktutvecklingschefen har boende i större lägenheter samt äldre människor en större efterfrågan till att ha bil och att ha den nära till hands. Han tror att yngre däremot prioriterar bort bilen i större utsträckning. Trafikplaneraren går i samma linje och tycker att det är viktigt att se över om det exempelvis är många unga som väntas bo i en nybyggd fastighet, där bilpool kan vara mer attraktivt än att äga egen bil.

8.1.5 Parkeringskostnader

För fastighetsutvecklarna är kostnaden att bygga och förvalta parkeringsplatser är en central fråga. Det görs en avvägning mellan parkeringskostnaderna och parkeringsefterfrågan för att ta fram en attraktiv produkt. Fastighetsutvecklarna menar att parkering är dyrt att bygga och något som fastighetsutvecklarna gärna slipper ordna. Byggherreombudet utvecklar:

“Det är ju sällan en bra idé att bygga en parkeringsplats också. Det är ju ingen affär i det. Nej, kan man slippa är det rätt skönt faktiskt. Det är egentligen bara en ren kostnad.” (Byggherreombud, 2024)

Byggherreombudet menar att fastighetsutvecklare hellre bygger bostäder än parkering med den mark som är tillgänglig, det är en bättre affär för dem som aktör. Han poängterar också att marken är så pass dyr i Lund att de måste tänka på ett sätt för använda marken effektivt, markparkering är således inte ett alternativ eftersom det tar stor plats. Parkeringar är alltså något som fastighetsutvecklare endast vill anlägga om det finns en tillräckligt stor efterfrågan från de potentiella kunderna. Det är en balansgång mellan de stora kostnaderna att bygga parkeringsplatser, kundernas efterfrågan till parkering och att hålla sig inom ramarna för

parkeringsnormen. Parkeringsefterfrågan, målgrupp och parkeringskostnader är alla starkt kopplade till fastighetsekonomin som fastighetsutvecklarna behöver förhålla sig till.

8.1.6 Planprocessen

8.1.6.1 Diskussion om åtgärdspaket

Kommunens möjlighet att påverka parkeringen vid fallen har dels varit genom att diskutera de åtgärdspaket som finns i parkeringsnormen. Trafikplaneraren säger att hon brukar försöka "pusha" fastighetsutvecklarna till att försöka göra ytterligare åtgärder för att reducera parkeringsnormen så mycket som möjligt. Däremot menar hon att det i slutändan är fastighetsutvecklaren beslut huruvida de väljer att genomföra mobilitetsåtgärder för reducerad norm, något som kommunen inte kan tvinga på dem. Fastighetsutvecklarna uttrycker hur de har haft flera samtal med kommun om planerna för området och dess trafik. Enligt båda fastighetsutvecklarna är kommunens ställningstagande i slutändan mycket präglade av att de förlitar sig på parkeringsnormen. Det bidrar till att diskussionerna blir begränsade av parkeringsnormens riktlinjer som fastighetsutvecklarna behöver följa. Fastighetsutvecklarna beskrev det på följande sätt:

"De är intresserade av detta (intentioner med parkering) men sen faller de bara tillbaka på sin parkeringsnorm" (Produktutvecklingschef, 2024)

"Men nej, det har inte varit så mycket diskussion kring det. Utan det är bara liksom i princip att ni ska uppfylla parkeringsnormen. ... "Sen presenterar man i bygglovet så här har vi löst det och sen så får man göra där. Ja, det är inte svårare diskussion än så egentligen" (Byggherreombud, 2024)

8.1.6.2 Detaljplaneringens möjlighet att reglera parkering

Ett annat sätt för kommunen att påverka parkeringsplaneringen är att reglera detaljplanen utifrån de medel som presenteras i kap. 4 § 13 i PBL (2010:900). Trafikplaneraren ger exempel på att de kan styra mot att inte planera för markparkering och istället för parkeringsköp i samlade parkeringhus. Det gör det lite jobbigare att ta sig till bilen på grund av längre distans men kan ge ett område mer grönska när det inte finns markparkering. Trafikplaneraren uttrycker dock hur

hon och hennes kollegor ofta upplever att de kommer in för sent i planprocessen för att påverka parkeringen. Detaljplaneprocessen kan börja utan trafikplanerare och ge fastighetsutvecklaren en idé om parkeringen som nödvändigtvis inte går i linje med trafikplanerarens idéer. Hon upplever hur det blir svårt för trafikplanerare att kunna vara med tidigt och se över helheten i arbetet med parkering och gatustrukturen. Trafikplaneraren beskrev ett scenario av detta:

“Om man (kommun) då har sagt ‘ja men ni kan ha parkering i garage’. Det är liksom en tanke i den här detaljplanen. Då kanske jag hellre hade sagt. ‘Ja men vänta nu, här borta är det ett parkeringshus och där vet jag att det finns platser.’ Vi vill inte ha parkering på fastigheter. Vi vill att utgångspunkten är att parkeringen läggs i det parkeringshuset.”
(Trafikplanerare, 2024)

8.1.7 Parkeringen vid Fastighetsboken

Vid fallet av Fastighetsboken beviljades fastighetsutvecklaren 30 % reduktion av parkeringsnormen till följd av en rad mobilitetsåtgärder, bilpool och ytterligare åtgärder som cykelpool inkluderat (Lunds kommun 2019a). Fastighetsboken består till största del av hyresrätter, något som enligt produktutvecklingschefen är en boendeform som inte är särskilt bilberoende. I kombination med att området har mycket goda kommunikationer för kollektivtrafik och bra cykelvägar i närheten ansågs behovet för bil och således bilparkering vara lågt. Inför byggnationen av Fastighetsboken gjordes en parkeringsutredning av konsultföretaget Trivector. Parkeringsutredningen fastställde att den dimensionerade efterfrågan av bilparkering för fastigheten var 170 bilplatser. Med 30 % reduktion inräknad var parkeringsnormen för fastigheten 206 bilplatser (Kerttu och Neergaard, 2020). Till följd av det försökte fastighetsutvecklaren minska antalet p-platser så mycket som möjligt för Fastighetsboken. Vid frågan om varför det var av intresse för Skanska att reducera parkeringsnormen för planområdet hänvisar produktutvecklingschefen till hur parkeringsefterfrågan hos de boende och parkeringskostnaderna påverkade beslutet:

“Ja men det är dels det att behovet inte finns. Så att det är onödigt att bygga. Och sen är det en ekonomisk fråga också att det kostar väldigt mycket att bygga de här

parkeringsplatserna. Och finns det då inget behov av det. Så är det pengar i sjön ju. Och finns det behov av det, ja då vill vi ju såklart bygga det.” (Produktutvecklingschef, 2024)

Eftersom Fastighetsboken står färdigt med inflyttade gäster, finns det ett resultat av hur stor parkeringsbeläggningen är på området idag. Parkerings efterfrågan har visat sig fortsatt vara låg, där flera platser nu står tomma, trots att fastighetsutvecklaren försökt reducera parkeringsnormen så mycket som möjligt. Produktutvecklingschefen utvecklar:

“Men det är inte alls den beläggning som de (parkeringsoperatören) hade räknat med. Nej. Det är betydligt färre bilar. Och det är ju lite tråkigt att vi bygger ett stort garage, ett dyrt garage som står till stora delar tomt eller oanvänt.” (Produktutvecklingschef, 2024)

I fallet av fastighetsboken var efterfrågan av bilparkering lägre än vad Skanska kunde bygga till följd av parkeringsnormens krav. Produktutvecklingschefen utvecklar hur parkeringsnormens flexibilitet brister för att kunna möta de specifika förutsättningar Fastighetsboken hade:

“Vi har väldigt liten makt för vi måste följa kommunala parkeringsnormen. Oavsett om vi inte ser något behov eller det stora behovet av parkeringar så måste vi ändå följa den här parkeringsnormen. Och även om vi försöker dra ner, alltså reducera det kravet med olika åtgärder så är det ändå, som i Fastighetsbokens exempel, för mycket parkeringar... Min personliga uppfattning där är att man borde vara mer flexibel med den här parkeringsnormen.” (Produktutvecklingschef, 2024)

8.1.8 Parkeringen vid Virket

Parkeringen vid Virket har beviljats 20 % reduktion till följd av bilpool som ska implementeras. Vissa mobilitetsåtgärder har angetts men anågs inte tillräckliga för att beviljas ytterligare 10 % reduktion (Lunds kommun, 2023c). I fallet av Virket har reduktionen av parkeringsnormen genom bilpool varit en mobilitetslösning som använts för att området överhuvudtaget ska klara av att möta parkeringsnormens krav. Det är en syn som delas av både byggherreombud och trafikplanerare. Trafikplaneraren (2024) uttrycker hur fastighetsutvecklaren “verkligen maxat antalet BTA” för området, och hur de därför behövt anta bilpool som mobilitetsåtgärd eftersom

parkeringsgaraget bara kommer kunna vara en viss storlek. Risken för fastighetsutvecklaren var att inte kunna möta parkeringsnormens krav, och en reduktion genom bilpool var lösningen. Byggherreombudet menar däremot att de ändå tror att fastigheten är rätt plats för att ha en bilpool på.

8.1.8.1 Turerena om mobilitetshus eller garage

Samtliga bilparkeringsplatser för Virket kommer att förläggas i garage under fastigheten. Trots det, var det inte en självklarhet att garage skulle vara den slutgiltiga parkeringslösningen för Virket. Virket ligger i stadsutvecklingsområdet Västerbro, ett område med många privatägda fastigheter. Området omfattas av Västerbroprogrammet, ett program som är en avsiktsförklaring mellan kommun och fastighetsägare i Västerbro (Lunds kommun, 2019b). Det är ett program som bygger på stor samverkan mellan kommun och fastighetsägarna. Kommunen projektleder arbetet med stadsomvandlingen och fastighetsägarna genomför det (Lunds kommun, 2019b). Syftet med programmet är för kommun och fastighetsägare att ha gemensamma mål och strategier samt att vara ett verktyg för hållbarhet som tar arbetet i Västerbro från idé till verklighet (Lunds kommun, 2019b). Angående parkering, beskrivs det i Västerbroprogrammet hur parkering huvudsakligen ska ordnas i gemensamma mobilitetshus alternativt i nedgrävt garage. Det beskrivs också hur valet är frivilligt men att det ska vara fördelaktigt för fastighetsutvecklare att lösa parkering i mobilitetshus (Lunds kommun, 2019b). Mobilitetshus beskrivs av mobilitetsstrategen som en hållbar parkeringslösning. Parkeringsplatser står inte i direkt anslutning till hemmet och det krävs att man går en bit för att ta sig till bilen. I fallet av Virket och Västerbro har resultaten inte blivit som de kommunala tjänstemännen ursprungligen hoppats på. Mobilitetsstrategen beskriver hur fastighetsutvecklarna och politikerna backat i de originella planerna med mer mobilitetshus än vad som byggs idag, vilka skulle försörja Västerbro med parkering:

“Men där var det den första detaljplanen. Ja, då kommer byggherren och säger, ja, vi skriver ju här i vår FÖP och vår överenskommelse för Västerbro att vi ska ha samlade parkeringar i ytterkanten av området. Och sen så ska det inte vara några källarparkeringar. För det är ett mer hållbart sätt att bygga på och då är det lättare att reducera och påverka bilinnehavet. Och ja, bilen står inte inne i vardagsrummet. Du får

gå till bilen precis som du får gå till bussen. Det var alla överens om för så bygger man på väldigt många ställen. Men när den första kom så säger de där, 'nej, men vi har inte ekonomi för det. Det blir för dyrt och sådär. Så vi vill hellre bygga garage, parkeringsgarage'. Och då säger vi, 'nej, men vänta nu här. Vi ska ju bygga det i P-hus. Det var ju det som var det hållbara.' Och då så följer politiken exploatörens önskemål och inte sina tjänstemäns önskemål, inte kommunens. Man går ifrån det som man då har signat upp för. Så nu byggs ju kvarter efter kvarter med parkering under respektive hus istället. Men det byggs ju också mobilitetshus." (Mobilitetsstrateg, 2024)

Byggherreombudet berättar hur han ändå ser mobilitetshus som en positiv och långsiktig lösning som lättare kan anpassas till framtida parkeringsbehov. Mobilitetshus kan planeras för att konverteras till andra ändamål i framtiden och ser på garagelösningen som ett kortsiktigt val för att bemöta behovet av parkering. Han utvecklar hur garage kan vara en dålig lösning om det privata bilägandet minskar mycket i framtiden:

"Det kanske är så att man ska ha en lite sämre lösning (mobilitetshus) nu, de kommande 10-15 åren för att det ska vara en lösning som passar de resterande 80 åren av fastighetens livslängd. Istället för att ha någonting som funkar nu i 10 år och sen så står man med någonting som är liksom väldigt onödigt i 80 år liksom." (Byggherreombud, 2024)

Svårigheterna för en privat fastighetsutvecklare att bygga mobilitetshus är enligt byggherreombudet de stora kostnaderna. Mobilitetshus är enligt honom en jättedålig affär för fastighetsutvecklaren och kostnaderna att bygga mobilitetshus påverkade deras ställning, vilket bidrog till att garage blev den föredragna lösningen när politiken öppnade upp för det. Byggherreombudet uttrycker också hur parkeringsköp i deras fall hade varit en ännu sämre lösning än att bygga mobilitetshus, där också på grund av kostnaderna. Att äga parkeringsplatser är ändå en inkomstkälla. Däremot ser byggherreombudet hur parkeringsköp precis som mobilitetshus kan vara en bra lösning ur ett långsiktigt perspektiv, förutsatt att bilägandet minskas. Resultatet visar att det inte ännu anses fördelaktigt för fastighetsutvecklare att ordna parkering i mobilitetshus på Västerbro.

8.1.9 Sammanfattning av resultat, frågeställning 1

Vid fallen av Fastighetsboken och Virket är Lunds kommuns parkeringsnorm det styrande policydokument som har den största påverkan för hur parkering ordnas. Parkeringsnormen ger en möjlighet till fastighetsutvecklarna att reducera sin parkeringsnorm, något som visar sig önskvärt för både kommun och fastighetsutvecklare, förutsatt att fastigheten kan erbjuda någon parkering till de boende som efterfrågar det. Parkeringsnormen visar sig också bidra till att många parkeringsplatser behöver anläggas. I Fastighetsbokens innebar det fler platser än de hade önskat, och i Virkets fall behövdes mobilitetsåtgärder antas för att kunna möta parkeringsnormen bestämda minimiantal. Diskussionerna om parkering mellan kommunen och fastighetsutvecklare är främst utifrån den inbyggda flexibiliteten i parkeringsnormen. Annars är parkeringsnormen ett dokument som kommunen slutligen behöver förlita sig på eftersom det är styrande, vilket uppmärksammades av fastighetsutvecklarna. Mobilitetshus har identifierats av kommunen som en önskvärd och hållbar lösning för stadsutvecklingsområdet Västerbro. Färre mobilitetshus byggs i Västerbro än vad de kommunala tjänstemännen hoppats på. Politiken öppnade upp för garage som parkeringslösning, vilket bidrog till att allt fler fastighetsutvecklarna i Västerbro nu bygger garage istället. För Byggherreombudet ansågs det för dyrt att bygga mobilitetshus eller köpa in sig i någon annans i jämförelse med att bygga garage. Incitamenten för att bygga mobilitetshus var för låga när politiken öppnade upp för parkeringsgarage som möjlighet.

8.2 Resultat frågeställning 2

Följande avsnitt kommer att besvara studiens andra frågeställning: *Vilka utmaningar finns med parkering vid nybyggnation för att skapa ett mer hållbart transportsystem i kommunen?* Frågan besvaras med hänsyn till resultaten som framkom i den första frågeställningens resultat.

8.2.1 Problemen med aktuell parkeringsnorm och lagstiftning

Enligt intervjupersonernas svar ges det en enhetlig bild av att kommunens parkeringsnorm har stor förbättringspotential. Dessutom identifieras den aktuella lagstiftningen om parkering som något av en bromskloss för att kunna maximera potentialen av parkering som styrmedel för ett mer hållbart transportsystem i Lund.

Fastighetsboken är ett tydligt fall på när parkeringsefterfrågan inte går i linje med den bestämda parkeringsnormen. Produktutvecklingschefen framförde hur det var ett tydligt underskott i parkeringsefterfrågan och fastighetsutvecklaren hade inte några andra möjligheter än att förhålla sig till den aktuella parkeringsnormen. Han hade önskat att parkeringsnormen skulle kunna anpassas efter varje specifikt fall:

“Jag tycker att man skulle se över den här parkeringsnormen som ligger till grund för hela kommunens krav när det gäller parkeringar. Och sen kanske pröva det istället från fall till fall, från projekt till projekt beroende på läget, var det ligger, vilken typ av byggnation det är, vad det är för upplåtelseformer. Så man sätter inte bara ett allmänt krav, så här ska det vara, utan kravet ska vara projektvis” (Produktutvecklingschef, 2024)

Fallet av Fastighetsboken visar hur kommunallagens likställningsprincip, i kombination med den aktuella parkeringsnormen är ett hinder för ett område som Fastighetsboken. Möjligheten fanns inte för fastighetsutvecklaren att kunna bygga antalet parkeringsplatser som reflekterade parkeringsefterfrågan, eller lägre. Mobilitetsstrategen ser på likställighetsprincipen som ett hinder för kommunen att vara offensiva i parkeringsfrågan när alla aktörer måste behandlas enligt samma princip, oavsett om ett område har specifika förutsättningar. Trafikplaneraren har i sitt arbete upplevt hur fastighetsutvecklare vill reducera parkeringsnormen mer än 30 %, men på grund av likabehandlingsprincipen finns inte den möjligheten. Det är enligt henne också en anledning att se över den aktuella parkeringsstrategin:

“...det finns ju de som säger att fastighetsägare- ‘ja men vi skulle vilja ha 50% reduktion, eller 60%’, ja men det kan de inte få. Oavsett var projektet finns, då är det bilfritt som gäller. Men om man inte riktigt vill gå enda till bilfritt, det finns liksom inget mellanting där. Det har efterlysts också. Så det kanske är sådana grejer man skulle behöva se över.” (Trafikplanerare, 2024)

Mellan intervjupersonerna finns det något av en konsensus om att parkeringsnormen kan och bör förbättras. I parkeringsnormen står det också hur parkeringsnormen bör uppdateras regelbundet i

syfte att säkerställa att den är anpassad efter aktuella förutsättningar och att den bidrar till hållbar stadsutveckling (Lunds kommun, 2018). Produktutvecklingschefen uttrycker att parkeringsnormen i Lund är hög, och Byggherreombudet efterfrågar en mer framtidssäkrad parkeringsnorm, som även tar hänsyn till det som anses vara det framtida behovet till parkering. Romson, Ivansson och Holm (2020) skriver i sin rapport hur kap. 8 § 9 punkt 4, som behandlar skäligheten, i praktiken kräver att parkering vid nybyggnation ska ordnas på ett sätt som minst motsvarar bilbehovet. Lagen ger inget stöd för hur en kommun kan styra parkeringen för ett potentiellt, minskat framtida biläggande. Det är en bild som delas av Mobilitetsstrategen. Han beskriver hur det tidigare ej varit av intresse för att begränsa bilen, och att lagstiftningen inte hängt med för att möjliggöra en ny utveckling:

“Men de verktyg som finns i PBL, de är inte gjorda för att begränsa biltrafik utan snarare säkerställa den. Och eftersom vi nu jobbar åt andra hållet så skulle jag säga att PBL inte riktigt har hängt med där och gett oss verktyg att styra undan.”
(Mobilitetsstrateg, 2024)

Mobilitetsstrategen presenterar hur kommunen inte behöver en ny, uppdaterad parkeringsnorm, utan snarare en avveckling av den. Det skulle istället kunna vara en “mobilitetsnorm”, en norm som inte exklusivt fokuserar på parkeringen av ett nybyggt område. Han menar att parkeringsnormen som verktyg endast tvingar fastighetsutvecklarna att bygga parkeringsplatser, och förutom cykelparkering behandlar den inga andra ämnen som påverkar resandet. Den nya parkeringsnormen, som inte längre ska ha namnet parkeringsnorm, ska enligt mobilitetsstrategen fokusera på vilket resande de nya bostäderna kommer generera snarare än att endast bemöta behovet av parkering:

“Istället för att utgå ifrån hur många bilplatser behöver den här exploateringen, så ska man utgå ifrån hur mycket resande kommer den här exploateringen generera. Man tar den här volymen resande. Hur många av dem kommer åka buss? Hur många kommer cykla? Hur många kommer gå? Och hur många kommer köra bil? Och så tittar man då, okej, har vi tillräckligt för de gående? Har vi tillräckligt för cykel? Och så gör man allt för att så många ska resa på det hållbara sättet. Och sen tittar man, hur många blir det

kvar på bil? Kan de ha färre bilplatser eller kan de lägga bilar någon annanstans? Man jobbar från andra hållet än att man bara utgår från hur många bilar man räknar fram.”

(Mobilitetsstrateg, 2024)

8.2.2 Risk med en mer restriktiv parkeringsnorm

Det finns enligt de kommunala tjänstemännen en risk med att arbeta med parkering på ett mer radikalt och restriktivt sätt vid nybyggnation. I syfte att minska bilresandet och således utsläppen, beskriver mobilitetsstrategen hur det bästa scenariot hade varit för fastighetsutvecklarna att inte behöva bygga några nya parkeringsplatser överhuvudtaget. Dessvärre är de kommunala tjänstemännen medvetna om att det inte nödvändigtvis påverkar bilägandet, och allt fler bilar istället parkeras på kommunens gator. I det fallet lyckas inte kommunen att begränsa bilanvändningen i någon större utsträckning, och ett nytt problem skapas för kommunen att hantera. Mobilitetsstrategen tror att fastighetsutvecklarna ställer sig positivt till en mer restriktiv parkeringskrav vid nybyggnation eftersom de inte behöver tänka på kostnaderna för att anlägga parkeringsplatser eller för parkeringsköp. Trafikplaneraren anser att parkeringsnormen inte får ligga för långt fram för att parkerade bilar skjuts ut på gatorna. Hon betonar också vikten av att parkeringen förblir ett ansvar för fastighetsutvecklaren:

“Och om man står så många år i kö då kanske man har en bil och då vill man istället parkera den ute på gatan eller nåt parkeringshus som kommunala parkeringsbolaget har. De har man ju skjutit iväg problemet till kommunens allmänna parkeringar, vi vill ju att man ska ta hand om parkering på sin egen fastighet.” (Trafikplanerare, 2024)

Parkeringen som ordnas vid fastigheter är bara en del av de totala parkeringsplatserna i Lund. Med den problematik som kan uppstå till följd av mycket restriktiva krav på parkering vid nybyggnation anser mobilitetsstrategen att kommunen även behöver reglera gatuparkering för att uppnå minskat bilägande och bilanvändning. Hela parkeringssystemet behövs anpassas när antalet parkeringar vid nybyggnation minskar. Annars kommer det inte bli någon större förändring i bilägandet. De kommunala tjänstemännen belyser problemet:

“Så att fastighetsägaren tycker det här är skitbra att vi inte ska ställa krav på parkering längre. Och då slipper de ju bygga bilplatser. Men sen så kanske det flyttar in hyresgäster eller kommer anställda där som ändå kör bil. Och så börjar de parkera ute på gatorna. Och då måste vi anpassa vårt system och reglera. Så vi kanske måste vara tuffare på att ha reglering av parkeringen ute på alla gator.” (Mobilitetsstrateg, 2024)

“Så man kanske inte får ligga för långt fram i parkeringsnormen utan de måste ändå på nåt sätt följa, kanske fel att säga följa efterfrågan men det måste på slags så att liksom det går hand i hand så att man (inte) skjuter ut parkeringen till allmän plats.” (Trafikplanerare, 2024).

8.2.3 Brist på kunskap om effekterna av de olika parkeringsåtgärderna

De bristande kunskapsluckorna i forskningen om parkering utgör ytterligare en utmaning för kommunen att vara handlingskraftig i parkeringsfrågan. Kommunen vill grunda sina beslut i kunskap om hur parkeringen påverkar bilägande och bilanvändning. När kunskapen och bevisen inte är tillgängliga, hämmar det kommunen att motivera arbetet med lägre parkeringsnorm och specifika mobilitetsåtgärder. Mobilitetsstrategen utvecklar:

“Ja, alltså det som är det svåra i det här nu, det är att det har inte forskats så mycket kring de här frågorna, vilken effekt de här olika åtgärderna har. Så att det är väldigt svårt för konsulten att föra i bevis att om vi inför cykelservice, kommer det minska bilinnehavet med 2% i huset eller något sånt där. Det finns ingen sådan generell forskning och det kanske inte ens finns den typen av svar.” (Mobilitetsstrateg, 2024)

“... Och så försöker man göra en bedömning. Vi tror att med det här paketet så får vi den här effekten på bilinnehavet. Men det är hela tiden vad vi tror och vi försöker ligga i fronten som inom mycket annat på mobilitet i Lund.” (Mobilitetsstrateg, 2024)

Vid frågan om det finns ett behov att kunna erbjuda mer än 40 % reduktion, svarar Trafikplaneraren följande:

“Jag tror iallafall att man skulle behöva se över ordentligt vad, vilken effekt det skulle få. Är det en önskan från boende, eller framtida boende i de här projekten eller är det att man inte vill bygga så många parkeringsplatser.” (Trafikplanerare, 2024)

För kommunen att ta sig an mer restriktiva åtgärder utan tillräckligt underlag är risken återigen att allt fler bilar kan riskeras att parkeras på allmänna gator. Det är en avvägning kommunen behöver ta ställning till. Det finns en osäkerhet för kommunen med att ta sig an mer reduktion eller nya mobilitetsåtgärder i syfte att minska bilanvändningen. Risken är att reduktionen och mobilitetsåtgärderna inte ger den effekt på bilanvändning som kommunen hoppats på. Frågan blir om kommunen ska våga ta progressiva steg framåt med risken att allt fler bilar står på gatorna och skapar nya problem, eller ta en mer försiktig riktning som sakta går mot en förändring?

8.2.4 Politiken

Studiens fokus har varit på relationen mellan kommun och privata fastighetsutvecklare i frågan om parkering. Att se över kommunens parkeringsstrategi är inte endast ett ansvar som ligger på de kommunala tjänstemännen. En kommun är en politiskt styrd organisation, och politiken har den slutgiltiga rösten om huruvida en viss parkeringsnorm eller parkeringsstrategi ska antas. Enligt de båda kommunala tjänstemännen är deras möjligheter att se över och förändra kommunens parkeringsstrategier någorlunda beroende på vilka det är som styr i Lund. Att få igenom förändringar på kommunal nivå kräver stöd av politiken och ibland är stödet otillräckligt. Mobilitetsstrategen anser att det krävs ett stort mod från politikernas sida att våga lita på tjänstepersonernas förslag. Det finns politiker som motsätter sig en större förändring av systemet att arbeta med parkering. En omställning är en process som kostar pengar och det är enligt mobilitetsstrategen lättare att vara bekväm och fortsätta göra som man brukar göra. Mobilitetsstrategen menar att det är en risk för politikerna att anta mer radikala åtgärder eftersom det kan bidra till ett tapp av väljare som inte delar bilden av att en förändring krävs för att komma ur klimatkrisen. De kan därför också således riskera att förlora makten. Däremot är det radikala åtgärder som krävs enligt mobilitetsstrategen, för att kommunen ska nå 2030-målen.

Fallet av Virket och Västerbro illustrerar hur politiken kunde ta ett beslut som ej gick i linje med det som kommunala tjänstemännen hade presenterat som en hållbar parkeringslösning för Västerbro. Gemensamma mobilitetshus för området hade bidragit till generellt längre distanser till den parkerade bilen, till skillnad från garage där bilen står i samma byggnad. Trafikplaneraren utvecklar politikernas agerande:

“På Västerbro så var tjänstepersonernas förslag att man skulle ha det på samma sätt, man parkerar i mobilitetshus. Men då sa politikerna nej, det ska vara möjligt att parkera i gemensamma anläggningar men det ska också vara möjligt med garage. Och då är det väldigt många som har valt garage.” (Trafikplanerare, 2024)

8.2.5 Möjlighet att bygga mobilitetshus, på kommunal kontra privatägd mark

Enligt byggherreombudet är det i dagsläget är svårt för fastighetsutvecklare på privatägd mark att bygga mobilitetshus i Lunds kommun. Han ser större möjligheter för mobilitetshus på kommunalt ägd mark där kommunen kan styra funktionerna på marken mer själva. För en fastighetsutvecklare, menar byggherreombudet att det är fastighetsekonomin som styr deras agerande, och att mobilitetshus är en för dyr historia för dem att ta sig an. Han menar också att incitamenten är för låga för att bygga mobilitetshus. Han utvecklar hur han ser en möjlighet för politiken att ändra på det:

“Det finns ju liksom inga investeringsstöd heller att söka för att bygga ett mobilitetshus. Men rent politiskt skulle det ju kunna vara en ganska enkel åtgärd. Att det då finns liksom ett statligt stöd för att det blir (av).” (Byggherre, 2024)

Bilden av att mobilitetshus har större bättre chans att upprättas på kommunal mark delas av mobilitetsstrategen. Han menar att kommunen långt innan kan påverka framtida markanvändningen genom att ställa krav vid försäljning och anbud. Trafikplaneraren utvecklar på det och beskriver hur det i Brunnsög, där kommunen äger marken, finns en uttalad uppfattning om att all parkering ska förläggas i mobilitetshus. Dessutom söker i princip alla i Brunnsög 30 % reduktion. Det finns på så sätt en norm och uppfattning om hur parkering ska ordnas i stadsdelen, något som inte åstadkommit i samma utsträckning på Västerbro och Virket.

Enligt Mobilitetsstrategen gäller fortfarande de överenskommelser som beslutades i Västerbroprogrammet, emellertid följs de inte. Mobilitetsstrategen påstod att politiken och fastighetsutvecklarna i Västerbro backade i överenskommelsen om mobilitetshus för att politiken följde fastighetsutvecklarnas önskemål före tjänstemännens. Byggherreombudet förklarade att garage trots allt var en mer gynnsam lösning för dem som fastighetsutvecklare.

8.2.6 Sammanfattning av resultat, frågeställning 2

Resultatet visar hur det finns ett flertal utmaningar för Lunds kommun i arbetet med parkering vid nybyggnation, för att styra kommunen mot ett mer hållbart transportsystem. Parkeringsnormens struktur gör att fastighetsutvecklare tvingas bygga ett visst antal parkeringsplatser, även om efterfrågan inte finns. Lagstiftningen som behandlar parkering kan i sin tur också göra det svårt för kommunen att vara offensiva i sin parkeringsstrategi, samt att ta hänsyn till specifika omständigheter och förutsättningar för området och anpassa parkeringen därefter. Det finns en risk för kommunen att anta en mer restriktiv parkeringsstrategi vid nybyggnationsprojekt. Istället för att parkera bilen vid någon av fastighetens platser kan allt fler bilar stå parkerade på allmänna gator, och antalet bilar behöver då inte nödvändigtvis minska. Motiven att anta mer restriktiva åtgärder hämmas också av bristen på kunskap inom parkering och vilken påverkan olika åtgärder har på bilägande och bilanvändning. Studien identifierar hur kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare delar flera idéer om hur parkering vid nybyggnation kan utvecklas i framtiden. Däremot är det i dagsläget en utmaning för kommunen att uppföra mobilitetshus på privatägd mark när privata fastighetsutvecklare ska bygga dem. På kommunal mark har det visat sig vara enklare, som i Brunnsnäs där normen om reducerad parkeringsnorm och mobilitetshus varit stark. Politikerna är en viktig aktör för hur kommunens parkering och transportsystem kommer se ut i framtiden. Politiken visar sig kunna vara en apparat som hindrat mobilitetshus i Västerbro, och de är en aktör som behöver vara öppen för förändring i kommunens parkeringsstrategi. De har det slutgiltiga ordet om en sådan förändring kommer att ske, och kan därför förhindra det.

9. Analys

I sina verk om Kollaborativ planering, uttrycker Healey (2006) vikten av att främja samarbete och att hitta konsensus mellan de involverade aktörerna. Lunds kommuns antagna parkeringsnorm är ett styrande dokument som inte lyckas med det. Parkeringsnormens struktur bidrar till ett begränsat samarbete och interaktion mellan kommun och fastighetsutvecklare i parkeringsfrågan. Fastighetsutvecklare behöver möta parkeringsnormens krav för att beviljas bygglov, och kommunala tjänstemän behöver säkerställa att fastighetsutvecklarna kan lyckas med det. Fastighetsutvecklarnas beskrivning av att kommunen ofta faller tillbaka på sin parkeringsnorm i samtalen om parkering är ett tydligt exempel på vad som kan förstås som en brist på interaktion. Med ett sådant robust, styrande dokument blir incitamenten till diskussion och flexibla lösningar lägre. Den inbyggda flexibiliteten i form av möjligheten till reducerad parkeringsnorm ger dock ett visst upphov till kommunikation mellan kommun och fastighetsutvecklare. Det är egentligen främst i dessa diskussioner som möjlighet till att hitta konsensus mellan kommun och fastighetsutvecklare finns. Resultatet visar att det i de flesta fall ligger i både kommunens och fastighetsutvecklarens intresse att reducera parkeringsnormen vid nybyggnation. Ett konsensus finns redan i det fallet, dock är det en konsensus som är starkt påverkat av parkeringsnormens minimiantal. Kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare kan inte frånga parkeringsnormen, vilket bidrar till att samtalen om parkering är strikt anpassade utifrån den. Möjligheterna att ta alternativa riktningar, och potentiellt mer restriktiva och hållbara riktningar inom parkering, genom samtal mellan kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare är således mycket limiterad. Parkeringsnormen är ett institutionellt och praktiskt verktyg som är väletablerat, något som Healey (2006) menar är viktigt att besitta för att kunna manövrera runt och bemöta samtida problem när flera aktörers intressen är involverade. Problemet med parkeringsnormen är att den minskar diskussionen och ger upphov till andra problem, exempelvis ett överskott av parkeringsplatser. Utmaningen för kommunen är att skapa ett nytt institutionellt system att arbeta med parkering på, som främjar diskussioner mellan aktörerna och samtidigt bidrar till en mer hållbar stadsutveckling.

Det är inte endast kommunen representerat av kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare som har makt att påverka hur parkeringen ordnas vid nybyggnation. Kommunen som aktör styrs

från toppen av politiker, och resultaten visar att de har en central roll för hur parkering slutligen ordnas vid nybyggen i Lund. I fallet av Västerbro och Virket fanns det inte en konsensus mellan kommunala tjänstemän, fastighetsutvecklare och kommunens politiker om hur parkering skulle ordnas för de nya bostäderna i Västerbro. Politikerna behöver också inkluderas i kommunikationen om parkeringsfrågan, eftersom de har den slutgiltiga rösten för vilka policydokument som antas och i fallet av Västerbro om garage som parkeringsmöjlighet. Det behövs en social infrastruktur och positiva relationer mellan samtliga aktörer för att skapa ett institutionellt kapital och en tillit de emellan. Parkeringsnormen kan ses som ett verktyg som inte bidrar till någon större social infrastruktur mellan kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare. Bristen på flexibilitet är ett tydligt hinder. Healey (2006) utvecklar hur möjligheten till att flexibla lösningar kan utvecklas och tillit byggas mellan i det här fallet fastighetsutvecklare och planerare, om ett starkt institutionellt kapital finns. För att ett starkt institutionellt kapital ska skapas mellan kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare, kan det argumenteras för att det krävs en kommunikation mellan kommunala tjänstemän och politiker för att nå en konsensus. Kommunala tjänstemännen ansåg att politiken backade i frågan om mobilitetshus i Västerbro och att politikerna behöver vara modiga och följa deras förslag. Politikerna beslutar i slutänden vilka parkeringsdokument och parkeringsstrategier som antas. Det påverkar i sin tur hur samtalen mellan kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare när parkering vid nybyggnation ska ordnas.

9.1 Är en ny parkeringspolicy baserad på MBO aktuellt?

Healey (2006) beskriver hur planerarens arbete ofta kan begränsas till att främst ta fram olika policys. Planerarens arbete kan således bestå av att ta fram olika stadgar och dokument för markanvändning som fastighetsutvecklare behöver förhålla sig till. Lunds kommuns parkeringsnorm är ett exempel på ett sådant dokument med en tydlig regel för att fastighetsutvecklare ska beviljas bygglov. System byggda på regler gör att åtgärder som kommer från politiken blir legitima samtidigt som det blir lättare att kontrollera att politiska beslut följs. Healey (2006) menar att problemet med ett system byggt på regler är brist på flexibilitet. Kritiska röster kan höjas om ineffektivitet och irrelevans som resultatet av ett sådant system. Det hände i Fastighetsbokens fall, där produktutvecklingschefen kritiserade bristen av flexibilitet i parkeringsnormen vilket resulterade i att de behövde bygga fler parkeringsplatser än vad som

efterfrågades. Mobilitetsstrategen har också riktat kritik mot den aktuella parkeringsnormens krav på att tillhandahålla ett visst antal parkeringsplatser, snarare än att begränsa dem.

Som svar på bristerna med policys byggt på regler har management-by-objective (MBO) framlagts som ett attraktivt alternativ (Healey, 2006). Istället för formella regler, fungerar MBO på ett sätt där policys är principer snarare än regler. I det fallet är en policy ett verktyg för de individuella aktörerna att tolka policyn utifrån de specifika omständigheterna för varje unikt fall, för att sedan ta beslut som går i samma riktning som målet med policyns principer. Detta tillvägagångssätt möjliggör en större flexibilitet samtidigt som det förutsätter att mycket av tjänstemännens kunskap används. Det förutsätter också att tjänstemännen agerar etiskt gentemot samtliga aktörer. Med hänsyn till de presenterade utmaningarna, hade en MBO-inspirerad parkeringspolicy potentiellt varit en positiv lösning ur kommunala tjänstemännens perspektiv. En sådan parkeringspolicy hade kunnat ge dem en större roll i parkeringsplaneringen, till skillnad från att förhålla sig till dagens parkeringsnorm vars möjligheter att påverka parkeringen är begränsad. Det skulle dessutom kunna ge större möjlighet för fastighetsutvecklare som vill tillhandahålla färre parkeringar än vad minimiantalet i dagens parkeringsnorm tillåter. Målet av eller "objective" av policyn hade kunnat präglas av idéer som gör syftar till att endast tillhandahålla parkeringar i en utsträckning som anses förse ett framtida parkeringsbehov och bidrar till en mer hållbar stadsutveckling. En princip som syftar till att stärka mer hållbara transportsätt före bilen. Samtidigt som den också ser till att den parkerade bilen står där fastighetsutvecklarna har ordnat platser, snarare än på allmänna gator.

Huruvida en policy med utgångspunkt i MBO skulle vara aktuellt för Lunds kommuns parkeringsplanering är svårt att säga. Likställighetsprincipen från kommunallagen och skäligheten från PBL kan stå i direkt konflikt med hur en sådan policy skulle kunna utformas och senare implementeras vid nybyggnationsprojekt. Utmaningen för kommunen, både för tjänstemän och politiker är att inte frångå dessa lagar när en ny, mer offensiv parkeringspolicy ska tas fram.

10. Slutsats

Parkering är synnerligen en komplex fråga och ett komplext fenomen. Privata fastighetsutvecklare har ett stort ansvar i samtida parkeringsplanering samtidigt som de alltid behöver förhålla sig till kommunala riktlinjer. Fastighetsutvecklarna bär med sig sina egna, främst ekonomiska intressen i frågan. Studien finner att fastighetsutvecklare ser på parkering som ett krav, dels för att kunna sälja bostäder och för att följa parkeringsnormen. Parkering betraktas dessutom som en stor kostnad av fastighetsutvecklarna. Att ordna parkering kan uppfattas som något fastighetsutvecklare endast vill göra om det finns en efterfrågan från kunder, eller om det krävs enligt parkeringsnormen. Fallet av Fastighetsboken visar att parkeringsnormen, trots reduktion, kan kräva fastighetsutvecklare att bygga fler parkeringsplatser än det finns efterfrågan för. Fallet av Virket visar att det är svårare för kommunen att planera för mobilitetshus där marken är privatägd, vilket var på grund av ett politiskt beslut.

Studien finner att det finns flera utmaningar för Lunds kommun att på ett mer hållbart sätt planera för parkering vid nybyggnation. Dessa utmaningar inkluderar lagstiftning, politiska beslut, parkeringsnormens brist på flexibilitet. Studien identifierar även behovet av att koordinera strategin för parkering vid nybyggnation tillsammans med en strategi för parkering på allmänna gator.

Från perspektivet av kollaborativ planering, är interaktionerna mellan kommunen och fastighetsutvecklare försvagade till följd av parkeringsnormens rigida natur. Parkeringsnormen är ett institutionellt erkänt, styrande dokument. Både kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare måste förhålla sig till den i sitt arbete. Möjligheterna är begränsade för aktörerna att tillsammans lösa samtida problem på ett flexibelt sätt. Aktörerna kan endast försöka att hitta en konsensus sinsemellan utifrån den aktuella parkeringsnormens riktlinjer. Utöver kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare, behöver politiker inkluderas i diskussioner om hur kommunen ska kunna planera för parkering på ett mer hållbart sätt. Politikerna är viktiga att hitta konsensus med eftersom de beslutar om kommunens parkeringspolicy och riktlinjer.

Parkeringsnormen är på många sätt en daterad strategi som kan bidra till ett överskott av parkeringsplatser. Ur ett samtida perspektiv där effektiv markanvändning och minskade utsläpp är allt högre upp på agendan, finns det belägg att ompröva parkeringsnormen som styrande policydokument. Mobilitetsstrategen var igång med detta, och MBO har diskuterats som en potentiell utveckling av den aktuella parkeringsnormen. Det finns alltså en möjlighet att gå ifrån en traditionell parkeringsstrategi som parkeringsnormen. Frågan är hur en sådan ny strategi kan manövrera sig runt utmaningarna med befintlig lagstiftning och eventuellt politiskt motstånd.

10.1 Förslag på framtida forskning

Studien öppnade en diskussion om vilken roll privata fastighetsägare har för parkering vid nybyggnation. Intervjupersonerna hävdar att det är större sannolikhet att ordna parkering i mobilitetshus på kommunal mark snarare än på privatägd mark. Studien undersöker inte hur parkering ordnas på kommunal mark något ytterligare. Det skulle vara av intresse att göra en liknande fallstudie på nybyggnationsprojekt på kommunal mark och jämföra resultaten med denna studie. Bristen på kunskapen om privata fastighetsutvecklarens roll i parkeringsplaneringen var en av motiveringarna till studien. Samma brist finns egentligen också om parkeringsplaneringen på kommunal mark. En förståelse av båda delarna är nödvändigt för att förstå helheten av parkering vid nybyggnationsprojekt i Lunds kommun.

Den insamlade datan kan dessvärre inte besvara vilka motiv som låg bakom det politiska samfundets beslut om garage i Västerbro. Politikernas perspektiv utforskas inte i studien. Resultatet visar att de har en viktig roll för hur kommunala tjänstemän och fastighetsutvecklare behöver förhålla sig till arbetet med parkering. Det skulle vara fördelaktigt att även intervjua diverse politiker i Lund för att undersöka deras syn på hur kommunens parkeringsstrategier bör utformas samt motiveringen bakom beslutet att möjliggöra fler garage i Västerbro.

11. Referenslista

Antonson, Hans, Hrelja, Robert och Henriksson, Per (2017). People and parking requirements: Residential attitudes and day-to-day consequences of a land use policy shift towards sustainable mobility. *Land Use Policy*, 62, s. 213–222, doi:[10.1016/j.landusepol.2016.12.022](https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2016.12.022).

Boverket (2022a). *Parkeringsstal*.

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/ptal/
[Hämtad 2024-05-09]

Boverket (2022b). *Kommunalt planmonopol*.

<https://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/kommunens-verktyg/kommunalt-planmonopol/> [Hämtad 2024-05-09]

Boverket (2023). *Vad säger lagen om parkering*.

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/pbl/lag/ [Hämtad 2024-05-09]

Bowen, Glenn A. (2009). Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), s. 27–40, doi:[10.3316/ORJ0902027](https://doi.org/10.3316/ORJ0902027).

Bryman, Alan (2012). *Social Research Methods*. 4. uppl. Oxford ; New York: Oxford University Press.

Christiansen, Petter, Fearnley, Nils, Hanssen, Jan Usterud och Skollerud, Kåre (2017).

Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership. *Transportation Research Procedia*, 25, s. 4185–4195, doi:[10.1016/j.trpro.2017.05.366](https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.366).

Flyvbjerg, Bent (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), s. 219–245, doi:[10.1177/1077800405284363](https://doi.org/10.1177/1077800405284363).

Healey, P. (1998). Building Institutional Capacity through Collaborative Approaches to Urban Planning. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 30(9), s. 1531–1546, doi:[10.1068/a301531](https://doi.org/10.1068/a301531).

Healey, Patsy (2006). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. 2. uppl. Basingstoke, Hampshire ; New York: Palgrave Macmillan.

Johansson, Fredrik (2021). *A Shift in Urban Mobility and Parking? Exploring Policies in Relation to Practices*. Stockholm: KTH Royal Institute of Technology.

Kerttu, Johan och Neergaard, Karin (2020). *Parkeringsutredning för kvarter Fastighetsboken – Trivectors utredning för Skanska*. Trivector.

Kirschner, Franziska och Lanzendorf, Martin (2020). Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from

a German perspective. *Transport Reviews*, 40(1), s. 54–75,
doi:[10.1080/01441647.2019.1666929](https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1666929).

Koglin, Till och Pettersson, Fredrik (2017). Changes, Problems, and Challenges in Swedish Spatial Planning—An Analysis of Power Dynamics. *Sustainability*, 9(10), s. 1836,
doi:[10.3390/su9101836](https://doi.org/10.3390/su9101836).

Lundin, Per (2008). *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia.

Lunds kommun (2018a). *Översiktsplan del 2: Markanvändning och hänsyn*.
<https://lund.se/download/18.44e3ea617a0905381360a27/1631609081562/Lunds%20kommuns%20%C3%B6versiktsplan%20%E2%80%93%20Del%0A2%20Markanv%C3%A4ndning%20och%20h%C3%A4nsyn.pdf> [Hämtad 2024-05-06]

Lunds kommun (2018b). *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun*.
<https://lund.se/download/18.130f02f217ce99065d02ea95/1639469464433/Parkeringsnorm%20f%C3%B6r%20cykel%20och%20bil%20i%20Lunds%20kommun.pdf> [Hämtad 2024-04-02]

Lunds kommun (2019a). *Detaljplan för Fastighetsboken 1 m.fl. i Lund, Lunds kommun*.

Lunds kommun (2019b). *Västerbroprogrammet*.
<https://lund.se/download/18.4b5b55ee1812607e5eb54ca/1654692704513/Lunds%20kommun%20V%C3%A4sterbroprogrammet.pdf> [Hämtad 2024-04-13]

Lunds kommun (2021a). *LundaEko: Lunds kommuns program för ekologisk hållbar utveckling. 2021–2030*.
<https://moten.lund.se/welcome-sv/namnder-styrelser/kommunfullmaktige/kommunfullmaktige-22-23-juni-2021/agenda/lundaeko-version-2021-05-05pdf?downloadMode=open> [Hämtad 2024-04-02]

Lunds kommun (2022). *Utbyggnadsplan 2030*.
<https://moten.lund.se/welcome-sv/namnder-styrelser/byggnadsnamnden/byggnadsnamnden-2021-03-11/agenda/utbyggnadsplan-2030remissversion210219pdf?downloadMode=open> [Hämtad 2024-04-25]

Lunds kommun (2023a). *Mål: klimat och energi*.
<https://lund.se/kommun-och-politik/hallbara-lund/ekologisk-hallbarhet/mal-klimat-och-energi> [Hämtad 2024-04-10]

- Lunds kommun (2023b). *Ett klimatneutralt Lund*.
<https://lund.se/kommun-och-politik/sa-arbetar-vi-med/ett-klimatneutralt-lund> [Hämtad 2024-05-05]
- Lunds kommun (2023c). *Yttrande om bygglov för fastighet Virket 6*.
- McAslan, Devon och Sprei, Frances (2023). Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities. *Transport Policy*, 135, s. 45–58, doi:[10.1016/j.tranpol.2023.03.003](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.03.003).
- Naturvårdsverket (2023). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*.
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-porter/> [Hämtad 2024-05-11]
- Naturvårdsverket (2024). *Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser*.
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/> [Hämtad 2024-05-11]
- Romson, Åsa, Ivansson, Maria, Holm, Fredrik (2020). *Att styra mot minskad bilparkering - om Plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
<https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f472c31/1628414321268/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 2024-05-12]
- Roth, Anders, Hult, Cecilia, Hult, Åsa, Vikengren, Torunn, Koucky, Michael (2018). *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1549427/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 2024-05-12]
- Rye, Tom och Koglin, Till (2014). *Parking Management. I: Ison, Stephen och Mulley, Corinne. Transport and Sustainability*. Emerald Group Publishing Limited, s. 157–184.
<https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/S2044-994120140000005027/full/html>.
- SFS 2017:725 *Kommunallag*. Stockholm: Finansdepartementet.
- SFS 2010:900. *Plan- och bygglagen*. Stockholm: Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.
- Skanska (2024). *Fastighetsboken, Lund*.
<https://www.skanska.se/vart-erbjudande/vara-projekt/247080/Fastighetsboken%2C-Lund> [Hämtad 2024-05-06]
- Yin, Robert K. (2014). *Case Study Research: Design and Methods*. 5. uppl. Los Angeles: SAGE.

Intervjuer:

Trafikplanerare, Lunds kommun. 2024. Intervju den 23 april.

Mobilitetsstrateg, Lunds kommun. 2024. Intervju den 19 april.

Produktutvecklingschef, Skanska. 2024. Intervju den 24 april.

Byggherreombud, Huseriet. 2024. Intervju den 26 april.

12. Appendix

12.1 Intervjuguide

Intervjuguide Mobilitetsstrateg
Kan du berätta om hur kommunens strategi för parkering vid nybyggnation ser ut?
Vilken roll anser kommunen att parkering och mer specifikt parkering vid nybyggnation har för att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem i Lunds kommun?
Hur har kommunen ändrat sin strategi i parkeringsfrågan de senaste, säg 10 åren? <ul style="list-style-type: none">- Vad är det samma som förut?
Hur arbetar ni med reducerad parkeringsnorm vid nybyggnation? <ul style="list-style-type: none">- I vilken utsträckning?- Vilka faktorer påverkar huruvida det implementeras?
Vilka verktyg anser ni är de mest effektiva att jobba med i parkeringsfrågan för att få ett mer hållbart transportsystem?
Finns det anledning att sänka parkeringsnorm ytterligare eller göra det enklare för fastighetsägare att reducera parkeringsnormen för en fastighet? <ul style="list-style-type: none">- Vilka utmaningar finns?
Hur planeras det för parkering för alla nya bostäder som ska byggas i Västerbro som ett stadsutvecklingsområde?
Vilka barriärer och svårigheter finns för att fler områden ska kunna få en reducerad parkeringsnorm? <ul style="list-style-type: none">- Beror det främst på planering för att möta parkerings efterfrågan eller fastighetsägarens agerande och motiv?
Hur ställer sig privata fastighetsutvecklare till reducerad parkeringsnorm?
Vilka typer av parkering/parkeringslösningar vill kommunen se mer av/mindre av vid nybyggnation? <ul style="list-style-type: none">- Hur ställer sig fastighetsägare till dessa? Vilka typer av parkeringslösningar föredrar de?
Har fastighetsägare någon makt över utformningen av parkeringen som ni inte kan påverka?
Kan det vara svårare att få till anbud när kommun i detaljplan har planerat för reducerad parkeringsnorm? <ul style="list-style-type: none">- Eller är det snarare enklare, något som lockar? Om ja varför?

Vilka motiv kan stå i konflikt mellan er som aktörer?

Intervjuguide Trafikplanerare

Kan du berätta om hur kommunens strategi för parkering vid nybyggnation ser ut?

Vilken roll anser kommunen att parkering och mer specifikt parkering vid nybyggnation har för att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem i kommunen?

Hur arbetar ni med reducerad parkeringsnorm vid nybyggnation?

- I vilken utsträckning?
- Vilka faktorer påverkar huruvida det implementeras?

Finns det en risk med att samtliga nya områden med flerbostadshus får den befintliga parkeringsnormen tillämpad?

- Hur skulle det påverka det framtida transportsystemet i Lund?
- Hur viktigt är det för nya områden med flerbostadshus att implementera reducerad parkeringsnorm?

Vilken roll anser kommunen att fastighetsägare/fastighetsutvecklare har för att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem i Lunds kommun?

Vilka verktyg anser ni är de mest effektiva att jobba med i parkeringsfrågan för att få ett mer hållbart transportsystem?

Skulle du kunna beskriva vilken möjlighet och makt Lunds kommun respektive fastighetsägare/byggherrar har att påverka hur högt eller lågt parkeringstalet/antal p-platser som tillhandahålls vid nybyggnation?

Vilka barriärer och svårigheter finns för att fler områden ska kunna få en reducerad parkeringsnorm?

Hur mycket möjliggör detaljplanering för en hållbar parkeringsplanering vid nybyggnation?

Angående fastighetsboken:

Hur arbetade ni med parkering under planeringen av Fastighetsboken?

Vem tog initiativ till att åtgärder skulle vidtas för att reducera parkeringsnormen?

Är det något som ändrades angående parkering vid bygglovsprövningen för området?

Hur var samverkan med Skanska angående parkeringen? Vad ville de i frågan? Hur har ni diskuterat frågan på möten?

Hur påverkade deras medverkan under planprocessen i parkeringsfrågan?

Angående Virket:

Hur arbetade ni med parkering under planeringen av Virket?

I detaljplan står det att 97/98 platser ska tillhandahållas i garage under gården enligt tillämpad parkeringsnorm. Hur har det motiverats som parkeringslösning för området?

Är det något som ändrades angående parkering vid bygglovsprövningen för området?

Hur var samverkan med Huseriet/Rikshem angående parkeringen? Vad ville de i frågan? Hur har ni diskuterat frågan på möten?

Finns det något typiskt motiv som fastighetsägare har som går emot hur ni vill arbeta med parkering vid nybyggnation?

- Vilka?
- Varför?

Vilka typer av parkering/parkeringslösningar vill kommunen se mer av/mindre av vid nybyggnation?

Vem är det i praktiken som bestämmer om det genomförs reducerad norm? Kommun eller fastighetsägare?

- Kan kommunen säga nej till reducerad parkeringsnorm om fastighetsägare vill initiera det
- Kan en fastighetsägare få reducerad norm utan att genomföra mobilitetsåtgärder?

Kan planeringen för parkering på något sätt försvåra möjligheten att få fastighetsutvecklare att vilja lägga anbud?

Blir det någon skillnad om fastighetsutvecklare endast gör anbud på detaljplanen eller om de är delaktiga under detaljplaneprocessen?

Vad behöver ändras i parkeringsplaneringen av nybyggnation för att kommunen ska åstadkomma ett mer hållbart transportsystem?

Intervjuguide Produktutvecklingschef

Hur arbetar ni som fastighetsutvecklare med parkering? Vad gör ni praktiskt?

Vilken roll anser Skanska att parkering och mer specifikt parkering vid nybyggnation har för att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem i Lunds kommun?

- Vilket ansvar känner ni att ni har i frågan?

Skulle du kunna beskriva hur processen ser ut för er som fastighetsutvecklare med att tillhandahålla parkeringsplatser till en viss fastighet?

- Hur mycket kan ni påverka i frågan om hur många parkeringsplatser som upprättas vid nybyggnation

Vilken makt eller möjlighet har ni haft för att påverka utformningen av parkering för Fastighetsboken?

Vilka motiv och drivkrafter ligger bakom hur agerar och resonerar i parkeringsfrågan?

Vad hade ni gjort annorlunda/mer av i parkeringsfrågan om ni hade befogenhet?

Vill ni som fastighetsutvecklare i vissa fall tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad parkeringsnorm anger?

- Varför/Varför inte?

Har något ändrats sedan bygglovsansökningen- till skillnad från detaljplanen?

- Om ja, varför blev det så?

Som fastighetsägare har ni ett ansvar att tillhandahålla parkering för fastigheten, har det ansvaret varit en utmaning för er som aktör på något sätt i fallet av Fastighetsboken?

Hur resonerade ni över kunders efterfrågan och förväntningar på parkering vid Fastighetsboken?

Hur har ni diskuterat frågan om parkering för Fastighetsboken med kommun i möten? Hur har er samverkan i frågan sett ut?

Vilka intressekonflikter brukar kunna uppstå mellan er fastighetsägare och kommun angående parkering vid nybyggnation?

Hur ställer ni er som fastighetsutvecklare generellt till att genomföra mobilitetsåtgärder för att reducera parkeringsnorm?

- Vad påverkar er till huruvida ni vill det eller driver det som förslag?
- Initieras det av er som fastighetsägare eller av kommunen vid detaljplanering?
- Kan ni föreslå att sänka den ännu mer?

Vad tjänar ni på att genomföra mobilitetsåtgärder för reducerad norm, vad tjänar ni inte på det?

- Vilka faktorer kan påverka?

Vill ni som fastighetsutvecklare i vissa fall tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad parkeringsnorm anger?

- Varför/Varför inte?

Intervjuguide Byggherreombud

Berätta kort om samarbetet med rikshem. Hur fungerar det? Vem har vilket ansvar?

Hur arbetar ni som fastighetsutvecklare med parkering? Vad gör ni praktiskt?

Vilken roll anser Huseriet (tillsammans med Rikshem) att parkering och mer specifikt parkering vid nybyggnation har för att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem i Lunds kommun?

- Vilket ansvar känner ni att ni har i den frågan?

Skulle du kunna beskriva hur processen ser ut för er som fastighetsutvecklare med att tillhandahålla parkeringsplatser till en viss fastighet?

- Hur mycket kan ni påverka i frågan om hur många parkeringsplatser som upprättas vid nybyggnation

Vilken makt eller möjlighet har ni haft för att påverka utformningen av parkering för Virket?

Vilka motiv och drivkrafter ligger bakom hur agerar och resonerar i parkeringsfrågan?

Vad hade ni gjort annorlunda/mer av i parkeringsfrågan om ni hade befogenhet?

Vill ni som fastighetsutvecklare i vissa fall tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad parkeringsnorm anger?

- Varför/Varför inte?

Har något ändrats sedan bygglovsansökningen- till skillnad från detaljplanen?

- Om ja, varför blev det så?

I detaljplanen står det att enligt parkeringsnorm som tillämpas resulterar det i 97 eller 98 parkeringsplatser, i garage under gården. Kommer det att realiseras och vad tycker ni om det som parkeringslösning för planområdet?

- Vad är bra och mindre bra med det från ert perspektiv?
- Vad hade enligt er varit den bästa parkeringslösningen för Virket 6?
- Hade parkering kunnat ordnas någon annanstans än på planområdet?

Hur har ni diskuterat frågan om parkering för Virket med kommun i möten? Hur har er samverkan i frågan sett ut?

Vilka intressekonflikter brukar kunna uppstå mellan er fastighetsägare och kommun angående parkering vid nybyggnation?

Hur ställer ni er som fastighetsutvecklare generellt till att genomföra mobilitetsåtgärder för att reducera parkeringsnorm?

- Vad påverkar er till huruvida ni vill det eller driver det som förslag?
- Initieras det av er som fastighetsägare eller av kommunen vid detaljplanering?
- Kan ni föreslå att sänka den ännu mer?

Vad tjänar ni på att genomföra mobilitetsåtgärder för reducerad norm, vad tjänar ni inte på det?

- Vilka faktorer kan påverka?

Vill ni som fastighetsutvecklare i vissa fall tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad parkeringsnorm anger?

- Varför/Varför inte?