

Framtidenkoncernen

Framtidens mobilitet

En sammanfattning

hit&dit
smart mobilitet

Framtiden®

Innehåll.....	3
Bakgrund	4
Vårt mobilitetserbudande	4
Syfte och mål	5
Vår övergripande målbild.....	5
Effektmål.....	5
Målområden	6, 7
Organisation	8
Koncernen	8
Dotterbolagen och samverkan	8
Styrande dokument och verktyg för implementering.....	9
Implementering	9
Grund- och förstärkt mobilitetserbudande	9
<i>Grunderbudande</i>	9, 10
<i>Förstärkt erbjudande</i>	11
Mobilitetsplan.....	12
Parkering.....	12
Stödprocess för nyproduktion och reinvestering ..	14
Uppföljning.....	15
Reflektioner	15
Allmänt	15
Parkering.....	16
Mer information	17



Innehåll

Begreppet mobilitet kan kännas abstrakt, men är egentligen ganska enkelt och något vi alla stöter på i vardagen. Det handlar om förflyttning av människor och varor från en plats till en annan. Och med "hållbar mobilitet" menar vi förflyttning som sker på ett sätt som belastar klimatet och miljön så lite som möjligt – kollektivtrafik, gång, cykling, bildelning eller tjänster som gör att vi inte behöver resa alls.

Vi behöver alla ställa om och förflytta oss mer hållbart – främst för klimatet och miljön men också för hälsan och trivseln genom mindre trängsel och buller. Hållbar mobilitet i ett samhälle innebär också att dessa olika färdslag och möjligheter ska vara lika tillgängliga för alla.

Framtidenkoncernen i Göteborg förvaltar närmare 76 000 lägenheter och är Sveriges största allmännyttan. Man brukar säga att var fjärde göteborgare bor hos oss. Det som händer inom vår koncern har alltså en mycket stor påverkan på inte bara tusentals göteborgares vardag, utan på utvecklingen för hela Göteborg. Förutsättningar som rimmar väl med Framtidenkoncernens vision "*Vi bygger det hållbara samhället för framtiden*".

Det här är en **sammanfattning** av hur vi inom Framtidenkoncernen och dess dotterbolag i Göteborg arbetar med mobilitet. Genom våra ägardirektiv har vi fått i uppdrag att bidra till ett hållbart Göteborg och skapa förutsättningar för att leva hållbart, där hållbart resande blir ett självklart område att arbeta med på grund av resandets klimatpåverkan.

Här **beskriver vi uppdraget**, hur vi organiserat oss och hur vi griper oss an de olika delarna. Vi börjar med bakgrund och syfte, går vidare med de olika deluppdragen och avslutar med reflektioner och slutsatser.



**Vi hoppas att så många som möjligt
blir inspirerade och vill vara med
och skynda på omställningen!**

hit&dit
smart mobilitet

Bakgrund

Koncernen består av moderbolaget Förvaltnings AB Framtiden och åtta dotterbolag, varav de fyra bostadsbolagen Poseidon, Bostadsbolaget, Familjebostäder och Gårdstensbostäder äger och förvaltar hyresrätter i de flesta områden i Göteborg. GöteborgsLokaler förvaltar kommersiella lokaler i såväl ägda fastigheter som i fastigheter som ägs av något av systerbolagen och omfattas liksom bostadsbolagen av Framtidens mobilitetssatsning men med vissa justeringar.

Framtiden Byggutveckling bygger nya bostäder och lämnar sedan över till det bostadsbolag som ska äga och förvalta respektive fastighet.

Vår satsning på hållbar mobilitet är ett av våra bidrag till att målen ska kunna uppnås i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 samt för att skapa förutsättningar för stadens utbyggnads mål. Den här satsningen är en viktig del i vår verksamhet av två huvudskäl. Den hjälper oss minska klimatavtrycket och den är en nödvändig förutsättning för att vi ska kunna bygga nya bostäder med ekonomiskt hållbara kalkyler.

Vårt mobilitetserbudande

Hållbara mobilitetslösningar går till stor del ut på att underlätta för människor att förflytta sig fossilfritt – det vill säga välja bort den bensindrivna bilen. Men det handlar också om att minska biltrafiken i stort för att öka framkomligheten och trivseln i en växande stad. Ur vårt perspektiv som bostadsutvecklare kan det handla om att arbeta för att skapa bättre och tryggare gång- och cykelvägar, cykelrum med fler funktioner, möjlighet att ladda elbil, cykel- och bilpooler, cykelverkstäder och information om kollektivtrafik. Men det kan också vara att tillhandahålla leveransboxar nära hemmet eller lokaler för hemarbete så att man inte behöver resa alls.

Fram till för några år sedan arbetade vi med mobilitetsfrågan enbart vid nyproduktion, där mobilitetsavtal skrevs med Göteborgs Stad. Det som vi gör nu och kommer berätta mer om i detta dokument är hur vi i koncernen idag arbetar tillsammans med mobilitetsåtgärder som omfattar såväl befintligt bestånd som nyproduktion.



Syfte och mål

Satsningen ska bidra till att nå målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, som har som mål att stadens klimatavtryck ska ligga nära noll 2030. Den är följaktligen också mycket viktig för koncernens hållbarhetsarbete som har starkt fokus på minskad klimatpåverkan och minskade utsläpp av koldioxid. Här har det stor betydelse att vi kan minimera användningen av fossila bränslen vid resande. Samtidigt bidrar vi till en trivsammare miljö med mindre trängsel, mindre luftföroreningar och buller och bättre hälsa för människor i våra bostadsområden.

För att målen ska uppnås krävs det att människor förändrar sitt beteende. Det är vår uppgift att på olika sätt skapa förutsättningar som underlättar för detta. Alla våra resor börjar och slutar i förlängningen i våra hem, varför en hyresvärd har stora möjligheter att påverka hur resandet kan ske.

Framtidens mobilitetssatsning ligger även nära i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi. Den säger att *”Göteborg går från att vara en stor småstad till att bli en storstad med fler boende, arbetande och besökare, med en stärkt roll som Nordens logistikcentrum och med en livskraftig industri”*. Staden växer och förtätas och bara inom Framtidenkoncernen planeras tusentals nya bostäder till 2035. Trafikstrategin sammanfattas vidare: *”För att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad behöver trafiksystemet förändras. Göteborgarna ska kunna, och vilja, använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel.”*

Inom Framtidenkoncernen måste vi också se till den ekonomiska hållbarheten. Ska vi kunna bygga nya bostäder som folk har råd att bo i kan vi inte använda dyrbar mark till parkeringar i samma utsträckning som förr, som dessutom riskerar att stå tomma i framtiden när efterfrågan på bilparkeringar sannolikt minskar.

En ökad hållbar mobilitet bidrar också till ökad jämlikhet. I Göteborgs Stads program för en jämlik stad beskrivs goda möjligheter att ta sig inom och mellan områden i staden, till skolan, arbetsplatsen och till platser för fritidsliv som en viktig förutsättning för att staden ska bli mer jämlik.

Vi tror att Framtidens mobilitet är en viktig pusselbit för att uppnå detta på ett hållbart vis. Även hälsa är en jämlikhetsfråga. Kan vi bidra till att fler regelbundet går eller cyklar är det bra för folkhälsan och med färre motoriserade fordon förbättras luftkvaliteten och bullret minskar.

I klartext betyder allt detta bland annat att biltrafiken måste minska för att minska utsläpp, buller och trängsel när staden växer vårt befintliga bestånd.

Vår övergripande målbild

2030 har Framtidenkoncernen ett attraktivt och effektivt mobilitetserbjudande som skapar förutsättningar för bostadsproduktion och bidrar till hållbart resande.

Effektmål

De effekter som vi vill att våra åtgärder och aktiviteter ska leda till är att:

- Våra hyresgäster väljer att utföra 80 procent eller fler av sina resor med kollektivtrafik, bilpool eller andra typer av delade fordon, cykel, gång eller genom att personresor ersätts genom distansarbete och/eller hemleveranser.
- Nöjdhet hos våra kunder avseende vårt mobilitetserbjudande har ökat jämfört med startvärdet 2021.
- Genomsnittlig beläggning på koncernens parkeringsplatser ligger inom intervallet 80–100 procent sett till antalet hyresgäster.

Målområden

Hur ska vi då nå dit? Vi har delat upp arbetet i fyra olika målområden, som alla behöver gå i takt med varandra för att vi ska nå ända fram till målbilden och se önskade effekter:

Så bidrar vi till ett mer hållbart resande i Göteborg

Göteborgarna behöver ställa om sina resvanor för att utsläppen av koldioxid ska minska. Framtidenkoncernens hyresgäster reser redan idag i stor utsträckning hållbart – men vi behöver ändå göra vad vi kan för att snabba på omställningen om målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram ska nås.

Det gör vi genom att satsa på mobilitetstjänster i två nivåer, en ny strategi för bilparkering och genom att samarbeta med Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Mål:

- 2030 gör våra hyresgäster minst 80 procent av sina resor med kollektivtrafik, cykel, gång, bilpool eller andra typer av delade fordon eller ersätter resorna genom distansarbete och hemleveranser.

Så skapar vi ett attraktivt mobilitetserbjudande för våra kunder

Vi ska erbjuda våra hyresgäster sådant som underlättar för dem att välja bort bilen. Vårt erbjudande lanseras i två nivåer. Grundnivån omfattar exempelvis skyltar för gångtrafikanter, lägstanivå på utformningen av cykelparkering, cykelpump nära hemmet liksom bildelning och-laddning. Den förstärkta nivån innebär sådant som fler funktioner för cykel och elcykel, leveransboxar och olika rabatter på kollektivtrafik och bilpooler. När det gäller infrastruktur, bebyggelseplanering, kollektivtrafik och många andra åtgärder som elektrifiering och delningstjänster.

Mål:

- 2025 ska mobilitetserbjudandet på grundnivå vara tillgängligt för alla hyresgäster.
- 2030 ska det förstärkta erbjudandet vara tillgängligt för minst hälften av alla hyresgäster.

Så skapar vi förutsättningar för fler bostäder och lägre produktionskostnader i Göteborg

Parkeringsytor är mycket dyra att både bygga och underhålla men är en viktig och komplex pusselbit när det handlar om hur människor reser. Det är många gånger också en känslig fråga som vi behöver hantera från olika perspektiv. Ett av dem är att införa tillståndsparkering på alla platser där det är lämpligt vilket är ett sätt att använda marken mer effektivt.

Ett annat är en prissättning i nivå med jämförbara ytor inom Göteborgs Stad, vilket bland annat kommer att minska människors benägenhet att hyra fler platser än de egentligen behöver. Detta sammantaget tror vi kommer att minska behovet av antalet parkeringsplatser, skapa mer effektiva ytor och frigöra mark för stadsutveckling och därmed sänka kostnaderna för produktion av nya bostäder.

Mål:

- 2025 ska samtliga parkeringsavtal ha gått igenom och prissatts motsvarande marknadsnivå. En gemensam prisstrategi ska tas fram med avtalsformuleringar och definition av riktpriiser.
- 2030 är merparten av våra parkeringsplatser reglerade med tillstånd och i kombination med timtaxa är det den vanligaste formen.
- Genomsnittlig beläggning av parkeringsplatser är minst 80 procent sett till antalet hyresgäster. Ytor med lägre beläggningsgrad ska kunna användas för stadsutveckling, exempelvis parkering för nya bostäder.

Så säkerställer vi en god ekonomi och en effektiv verksamhet för vårt mobilitetserbudande

Grundprincipen för vårt mobilitets- och parkeringserbudande är att det ska vara ekonomiskt bärkraftigt över tid och frikopplat från bostadsaffären. Det ska med andra ord bära sig själv. När vi bygger en bostadsfastighet är vi tydliga med hur mobilitetslösningen är finansierad och hur den kan bära sig över tid. I första hand är det bilparkering och-laddning som ska vara avgiftsfinansierat men det kan även bli aktuellt för vissa bil- respektive cykelpoolstjänster.

Självfinansierad parkering är också en rättvisefråga. Det är mer rättvist att det är bilägaren som betalar vad parkeringen kostar istället för att den som nu subventioneras av allas hyror. Bolagen i koncernen samverkar och har ett gemensamt tänk vid konceptutveckling av erbjudandet. Upplägget ska vara flexibelt och kunna utvecklas för att hantera nya typer av tjänster och affärer som kan uppstå i takt med samhällsutvecklingen och den ökade digitaliseringen.

Mål:

- 2025 är samtliga parkeringsavtal genomgångna och prissatta motsvarande marknadsnivå.
- 2030 finansieras vårt mobilitetserbudande primärt av användaravgifter.
- 2030 finansieras parkering för bilar helt och hållet av användaravgifter.

Organisation

Riktningen för arbetet styrs i första hand av Framtidenkoncernens målbild för Framtidens mobilitet 2030. Den ingår i *"Framtidenkoncernens styrande och stödande dokument inom mobilitet"*, en samling dokument som reglerar det praktiska arbetet inom de olika delområdena. Inriktningen kan också kopplas till Framtidenkoncernens strategier för investeringar i nyproduktion respektive lägre produktionskostnader samt Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030.

Ansvaret och arbetet fördelas på olika nivåer i koncernen:



På koncernnivå ansvarar man för övergripande strategiska frågor samt uppföljning av mål och effektmål.



Det operativa arbetet utförs inom respektive enskilt bolag. Inget av dem startar från noll utan har vart och ett på sitt sätt arbetat med olika åtgärder sedan tidigare och kommit olika långt. Något bolag har till exempel satsat på att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik, något har kommit långt när det gäller förnyade parkeringsavtal och ytterligare något har tagit fram koncept och paketering för kommunikation med hyresgäster.

Det är upp till respektive bolag hur det interna arbetet ska organiseras, men självklart eftersträvar vi synergier och utbyten mellan bolagen där det är lämpligt.

Styrande dokument och verktyg för implementering

Genomförandet regleras av *”Framtidenkoncernens styrande och stödjande dokument inom mobilitet”* som beskriver de verktyg vi ska använda för att uppnå målbilden och dess målområden. Dokumenten följer två spår.

1. Styrande dokument som beskriver delarna i implementeringen:

- Grund- respektive förstärkt mobilitetserbjudande
- Mobilitetsplan
- Tillståndsparkering och Framtidens prisstrategi för parkering.

2. Stödprocesser som beskriver hur vi ska jobba vid nyproduktion och reinvesteringar.

Här beskriver vi ett urval av det som regleras av dokumenten:

Implementering

Grund- och förstärkt mobilitetserbjudande

Termerna *”grunderbjudande”* och *”förstärkt erbjudande”* är samlingsnamn för vilka typer av mobilitetstjänster som bolagen erbjuder sina hyresgäster. Kärnan är grunderbjudandet som, genom sitt införande i hela vårt bestånd, ska öka servicen till hyresgästerna och främja ett hållbart resande. Detta grunderbjudande – en *”lågstanivå”* – ska i stort se likadant ut i alla bolag, med viss anpassning. Det är upp till bolagen att själva besluta om detaljer i införandet.

Förstärkt erbjudande är ett komplement till grunderbjudandet och syftar till att nå ännu längre i förflyttningen mot hållbara resvanor. Med hjälp av mobilitetsplaner beslutar bolagen själva om vilka förstärkta mobilitetstjänster som ska införas och på vilka platser.

Grunderbjudande

Detta ska vara tillgängligt för alla hyresgäster senast 2025 och omfattar:

Gång:

- Trygghetsvandring med inriktning på mobilitet. Kan genomföras både fysiskt och digitalt.
- Skyltar med minutavstånd till olika geografiska punkter. Skyltarna ska uppmuntra till gång och visa att koncernen satsar på gång som färdmedel.

Cykel:

- Parkering. Cykelparkeringar ska ha minst grundnivå. Inomhus innebär det bra och automatisk belysning, trivsam färgsättning, uppställbar dörr samt att det är rent och snyggt. Utomhus ska det finnas möjlighet till ramlås och om möjligt, väderskydd. Hyresgästerna ska uppleva det positivt, tryggt och enkelt att parkera och därmed använda sin cykel.
- Cykelrensning. Varje år ska minst en cykelrensning genomföras vid alla våra cykelparkeringar. Bortrensade cyklar ska med fördel återbrukas. Syftet är att hyresgäster ska uppleva det positivt, trivsamt och enkelt att parkera och därmed använda sin cykel.
- Cykelpumpar. I varje område ska det finnas möjlighet att pumpa sin cykel inom 400 meter från bostaden. Syftet är att underlätta för hyresgäster och andra verksamma i bostadsområdet att använda sin cykel. Syftet är också att marknadsföra att koncernen satsar på cykel som färdslag.

Kollektivtrafik:

- Kommunicerad kollektivtrafik. Hyresgästen ska enkelt kunna få information om kollektivtrafik i närheten av sin bostad. Information om kollektivtrafiken ska ha stort utrymme på exempelvis lokala områdessidor på webb, vid kontraktsskrivning/inflytt och vid marknadsföring av lediga bostäder på Boplats och Omflyttningsplatsen. Särskilt fokus är på de lokala förutsättningarna.

Bil:

- Bildelning. Våra hyresgäster ska ha tillgång till minst en bildelningstjänst inom 400 meter från bostaden. Där det saknas marknadskrafter ska vi arbeta för att stimulera bildelning (exempelvis genom att skapa förutsättningar för bilpoolsbilar, bilkooperativ eller privatdelning). Syftet är att ge hyresgäster tillgång till bil och möjlighet att dela befintliga resurser, utan att behöva ha egenägdd bil och parkering.
- Laddning inom 400 meter. I grunderbjudandet ska vi erbjuda laddning av elbil inom 400 meter från bostaden. Utbyggnaden av laddplatser ska ske i takt med intresset från hyresgästerna. För att kunna agera snabbt vid intresseanmälan rekommenderas att varje bolag tar fram planer som beskriver förutsättningarna för investering i laddinfrastruktur i respektive område. I erbjudandet inkluderar vi befintliga, externa laddplatser vilket innebär att vi ibland inte behöver addera egna laddplatser utan kan hänvisa till de befintliga i närområdet.
- Parkering med marknadsmässiga priser. Läs mer om denna punkt under [Ny prisstrategi](#) nedan.

Information/service:

- Information om lokalt mobilitetserbjudande. Vi ska tillhandahålla attraktivt paketerad information, stöd och råd kring mobilitet i lämpliga kommunikationskanaler. Genom exempelvis ett kartverktyg underlättar vi för hyresgäster att hitta de erbjudanden som finns i närområdet.
- Årlig mobilitetsdag. Aktiviteter kan till exempel vara mobilitetskampanjer, quiz, genomgång av bilpool, test av elcyklar, erbjudanden om cykelservice etc. Syftet är att marknadsföra det lokala erbjudandet och på ett positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande genom att träffa och samtala med våra hyresgäster.



Förstärkt erbjudande

Detta kompletterar grunderbudandet och består av olika mobilitets-tjänster anpassade efter respektive områdes förutsättningar och behov. Det förstärkta erbjudandet ska införas i områden med störst potential för ett ändrat beteende samt 400 meter runt om nyproduktion. Ett förstärkt erbjudande anses vara infört om det antingen finns ett mobilitetsavtal kopplat till fastigheten eller om den har tillgång till minst fem av 16 förstärkta mobilitets-tjänster. Valet av tjänster utgår från mobilitetsplanen som tas fram för varje område. Läs mer om den nedan.

Det förstärkta erbjudandet ska vara infört för hälften av alla hyresgäster senast 2030. Målet uppfylls genom att prioritera områden utifrån nyproduktion och/eller de områden med störst potential för ändrat beteende.



Gång:

- Tjänster enbart inom grunderbudande.

Cykel:

- Cykelparkering med hyrd, fast plats.
- Lastcykelpool.
- Cykel- eller elsparkcykeldelning inom 400 meter.
- Yta för cykelservice inom 400 meter.
- Cykelskola.
- Laddning av elcykel.
- Långtidsförvaring av cyklar.

Kollektivtrafik:

- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade.
- Realtidstavlor.
- Utveckla attraktiva stråk till hållplatser.

Bil:

- Rabatt på bilpool för nya kunder.
- Samnyttjande av fordonspool mellan förvaltning och hyresgäster.
- Sommarparkering vid tillståndsparkering.

Information/service:

- Leveransboxar inom 400 meter.
- Gemensamma lokaler för hemarbete och studier.
- Transport av skrymmande föremål.

Mobilitetsplan

För att göra det lättare för våra bolag att prioritera när mobilitetstjänsterna ska införas rekommenderas en nulägesanalys – en så kallad mobilitetsplan. Planen är en utredning som hjälper oss förstå hur det fungerar i våra lokala områden – hur hyresgäster betar sig utifrån de befintliga förutsättningarna och vilka behov som finns när det gäller färdslag och service. Mobilitetsplanen blir sedan ett underlag för beslut om området kan gynnas av att ha ett förstärkt mobilitetserbjudande och i så fall vilka tjänster som lämpar sig att införa samt om tillståndsparkering bör införas.

Som stöd finns en tydlig steg-för-steg-guide, med bland annat en mall med matriser där data ska fyllas i för olika områden. Det kan gälla till exempel utbudet av skolor, torg och service i området, hur trygghet och trivsel upplevs, hur lång tid det tar att förflytta sig med olika färdmedel till vanliga knutpunkter i Göteborg, hyresgästernas resvanor, kollektivtrafikens turtäthet, hur många cykelparkeringar som finns och hur de är beskaffade. När all data är insamlad och mallen ifylld är nästa steg att analysera området utifrån underlaget. Analysen bör med fördel presenteras för personal i området för att fånga upp om något inte uppfattas stämma, om något väsentligt missats samt om prioriteringar anses vara lämpliga.

Uppdatering av mobilitetsplanen görs förslagsvis med några års intervall. Syftet är att hålla planen aktuell för att fortsättningsvis vara ett stöd i arbetet med införandet samt för att följa upp om åtgärderna skapat någon skillnad i området.

Parkering

Hela frågan om parkering är komplex med många dimensioner som vi behöver hantera på flera plan. Den hänger tätt ihop med vårt uppdrag att skapa förutsättningar för våra hyresgäster att resa mer hållbart. Forskningen* är enig om att en reglering av bilparkering med faktorer som placering, pris och uthyrningsform starkt bidrar till mer hållbara resvanor.

I målbilden för Framtidens mobilitet uttrycks också att mobilitets- och parkeringsanläggningar ska vara *”yteffektiva, ekonomiskt bärkraftiga över tid*

och frikopplade från bostadsaffären”. För att detta ska uppnås tar vi oss an parkeringsfrågan från två håll och inför marknadsmässig prissättning samt tillståndsparkering. Prisstrategin gör parkeringar mer ekonomiskt hållbara i framtiden och är även en rättvisefråga gentemot hyresgästerna. Principen är att bilägaren själv i högre grad ska stå för kostnaden för parkeringen istället för att den som idag delvis betalas av alla hyresgäster, bilägare eller inte.

Tillståndsparkeringen skapar större flexibilitet och en mer effektiv markanvändning. För att nå målet om en genomsnittlig beläggning på våra parkeringsplatser på minst 80 procent kommer vi även i framtiden behöva jobba aktivt med att mäta beläggningsgrad och anpassa ytorna löpande efter efterfrågan.

Prisstrategi för parkering

Vår omvärldsanalys visar att det varken finns entydiga beskrivningar av vad *”marknadsnivå”* för pris på parkering för boende innebär eller några metoder för hur den kan identifieras. Därför har vi valt att i huvudsak basera vår definition av marknadsnivå på de modeller och strategier för prissättning som Parkeringsbolaget i Göteborgs Stad har för olika geografiska områden i Göteborg.

Principerna för prissättningen faller på sikt inom parollen *”lika produkt, lika plats, lika pris”*. Faktorerna som avgör riktpriiset är geografiskt läge samt kvalitet på parkeringsplatsen. Grundavgiften bygger på det geografiska läget utifrån Göteborgs primärområden och därefter kan tillägg göras utifrån den specifika parkeringsplatsens egenskaper – fast plats, plats under tak, i garage eller p-hus, skalskydd, tillgång till värme etc.

En sammanställning finns exempelvis i **”Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser” från 2022. Rapporten har tagits fram av organisationerna Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen. Sammanställningen av statistik och analyser har genomförts av konsultföretagen Spacescape, Evidens, Trivector och Theory Into Practice.*

2025 ska vi ha gått igenom samtliga parkeringsavtal och prissatt dem enligt motsvarande marknadsnivå. När prisstrategin är implementerad och anpassningar för att nå marknadsnivå har gjorts, behöver balansen i parkeringsaffären och marknadsläget utvärderas. I samband med det ska också en komplettering av prisstrategin tas fram avseende hur målet *”Hela kostnaden för att tillhandahålla bilparkering inom vårt mobilitetserbud finansieras genom användaravgifter”* ska uppnås till år 2030.

Tillståndsparkering

Enligt vår målbild ska tillståndsparkering införas vid all nyproduktion och vid alla reinvesteringar i parkeringsanläggningar. Tillståndsparkering ska också införas i det befintliga beståndet överallt där det är lämpligt. Tillståndsparkering innebär att hyresgästen kan parkera någonstans på en viss yta utan att ha en egen, fast plats.

Detta för med sig en rad positiva konsekvenser så som att utbyggnaden av laddplatser underlättas, liksom en större flexibilitet och effektivitet när det gäller markanvändningen. En första effekt vi ser är att efterfrågan på parkering minskar då frågan aktualiseras och våra hyresgäster passar på att se över sitt parkeringsbehov. I vissa områden kan det även införas en begränsning av antalet tillstånd per hushåll och på så vis frigörs platser.

Om ett antal platser förblir outhyrda kan dessa frigöras som en sammanhängande yta som kan användas till något annat, till exempel cykelparkering, bilpool, leveransboxar. Eller så kan de lediga platserna erbjudas till hyresgästerna i det nybyggda grannhuset.

Tillståndsparkering underlättar också när staden förtätas. Framtidenkoncernen kommer att bygga ett stort antal nya fastigheter de kommande tio åren, varav många på befintliga markparkeringar. Att bygga nya parkeringsanläggningar på höjden är väldigt dyrt – i snitt räknar man med att en nyproducerad parkeringsplats i garage kostar cirka 500 000 kronor. Att använda befintliga platser mer effektivt är därmed nödvändigt och skapar förutsättningar för vår nyproduktion.

Frågan om tillståndsparkering orsakar ofta frågor och ibland upprördhet hos berörda hyresgäster, som kan uppfatta det som en försämring och oroa sig för att behöva leta efter plats eller att inte hitta plats. Ett lyckat införande bygger på en tydlig kommunikation med områdesanpassade argument till varför tillståndsparkering införs just där. De ytor som lämpar sig för tillståndsparkering är parkeringar som tillhör en gemensam större yta antingen i ett garage eller utomhus.

För dessa ytor finns det ett antal faktorer som man kan utgå ifrån i arbetet med att analysera om en parkering bör konverteras till tillståndsparkering:

- Stora sammanhängande parkeringsytor/anläggningar med många boende som kunder och hög efterfrågan.
- Parkeringsytor/anläggningar med låg efterfrågan.
- Parkeringsytor/anläggningar där utbyggnad av laddinfrastruktur kan göras mer resurseffektiv genom tillståndsparkering.
- Parkeringsytor/anläggningar med blandad användning av boende/besökare/verksamma.
- Parkeringsytor/anläggningar där det finns behov av att minska ytan för parkering för annan markanvändning.
- Parkeringsytor/anläggningar där det kommer att ske stora markarbeten som kräver mycket omflyttning.

Intentionen är att införa tillståndsparkering på begränsade och överblickbara ytor och innebär i själva verket en rad fördelar:

- Fler kan få tillgång till laddpunkter.
- Laddpunkterna kan placeras genomtänkt ur ett brandsäkerhetsperspektiv.
- Garage eller parkeringsyta kan lättare hållas i ordning.

- Vi kan tillgodose nya behov hos hyresgästerna genom att det blir lättare att genomföra förändringar på ytan.
- Rondering av bevakningsföretag vilket ökar tryggheten och minskar risken för otillåten parkering och stölder.

Erfarenheten från de områden där vi redan infört tillståndsparkering säger oss att det inför förändringen funnits upprörda känslor som dock försvunnit när lösningen väl är på plats och visar sig fungera bra.

Tillståndsparkering ska 2030, tillsammans med timtaxa, vara den vanligaste parkeringsformen inom koncernen.



Stödprocess för nyproduktion och reinvestering

Dessa stödande dokument syftar till att stötta samarbetet mellan förvaltande och producerande bolag så att vi skapar de bästa förutsättningarna i de områden vi bygger nytt i. Genom tidiga insatser i det befintliga beståndet är målet att kunna samordna ytor och resurser så att de även kan nyttjas och tillgodoräknas i de fastigheter vi bygger eller reinvesterar i. Målet är att nyttja befintliga parkeringsytor optimalt, bygga nya parkeringsanläggningar som motsvarar framtidens efterfrågan samt bidra till en hållbar omställning genom att skapa förutsättningar för befintliga och nya hyresgäster att använda andra transportslag än bil.

Inför nyproduktion eller reinvestering bör vi i god tid införa tillståndsparkering, grund- och förstärkta mobilitetserbjudande i det befintliga beståndet som ligger 400 meter runt nyproduktionshuset. Processen för nyproduktion och förtätning samt processen för reinvestering beskriver hur och när detta bör ske.

Genom tillståndsparkering där antalet tillstånd per hushåll regleras i kombination med marknadsmässiga priser tror vi att vakanser kommer att skapas i befintliga parkeringsytor. Dessa vill vi använda för att fylla behovet av parkeringsplatser kopplat till det nyproducerade huset eller anläggningen vi investerar i. På så vis slipper vi bygga lika många nya parkeringsplatser.

Mycket av vår nyproduktion de kommande åren kommer att ske på befintliga markparkeringar. Dessa parkeringar kommer vi behöva ersätta genom att bygga nya, samlade parkeringar, främst i anläggning. Dock är det ur ett ekonomiskt hållbart perspektiv viktigt för oss att vi endast ersätter den mängd parkeringar som det kommer att finnas efterfrågan på i framtiden.

I många av våra områden där vi bygger nya bostäder sker det samtidigt en stor stadsutveckling där ny och bättre kollektivtrafik etableras och områden får en annan funktion. Då är det viktigt att våra p-tal för de ersättningsanläggningar vi bygger motsvarar den framtida efterfrågan och inte ett p-tal som bestämdes på 70-talet när parkeringarna etablerades.

Genom att införa grund- och förstärkta mobilitetserbjudande tillsammans med tillståndsparkering är vårt mål att vi i dialog med Göteborgs Stad kan enas om ett reviderat p-tal som motsvarar framtidens efterfrågan.

Processen beskriver utöver vilka åtgärder som ska vidtas även dialog och samarbete med Göteborgs Stad, vikten av att planera arbetet i god tid och när det är lämpligt att ta olika steg. Eftersom Framtiden Byggutveckling kontinuerligt påbörjar och genomför nya exploateringsprojekt kan processen anpassas efter skede. Kortfattat kan sägas att det dels gäller att göra det bästa vi kan av de projekt som ligger närmast i tiden, samt dels att börja i tid med förberedelser för de projekt som ligger längre fram i tiden.

Dessa mobilitetsprocesser för nyproduktion och förtätning beskriver vad vi ska göra i befintliga, omkringliggande bestånd. P-tal och hållbart resande kopplat till nyproducerade fastigheter regleras i andra processer där vi bland annat arbetar mycket aktivt med Göteborgs Stad och mobilitetsavtal. (Dessa delar beskrivs inte här.)

Dock vill vi här betona vikten av att samordna och samutnyttja insatserna för att använda alla resurser så kostnadseffektivt som möjligt. I praktiken innebär det exempelvis att det man kommer fram till i mobilitetsplanen för ett område också kan ligga till grund för mobilitetsavtalet för en närliggande nyproduktion. Eller att en tjänst i det befintliga beståndet, som en cykelpool, kan tillgodoräknas en nyproduktion – eller vice versa.

Uppföljning

Hur vet vi om vi lyckas, att vi når de effekter vi vill med våra insatser? I ett följeforskningsprojekt koncernen utlyste våren 2023 kommer ett forskningsinstitut att följa införandet av mobilitetsinsatsningen över tid, i syfte att identifiera framgångsfaktorer och utmaningar inom respektive bolag.

Vi undersöker även möjligheten att ansöka om forskningsanslag för att

utvärdera och analysera insatsernas effekter. Uppföljning av projektmålen är en del av den övriga uppföljningen koncernen gör av förvaltande bolag och kommer att ske fram till att målbilden är genomförd 2030.

Reflektioner och lärdomar

Satsningen på mobilitet inom Framtidenkoncernen har pågått i ett antal år men som tidigare nämnts genomförs den på olika sätt och i olika steg hos respektive fastighetsbolag. En av anledningarna till detta är att fördelningen av nyproduktion mellan bolagen har varierat över tid. Det går därför inte att i dagsläget ge en samlad bild av hur långt man kommit med det praktiska genomförandet i koncernen.

Att dela kunskap och erfarenheter är en av uppgifterna för den koncerngemensamma arbetsgruppen. Här följer några av gruppens reflektioner och lärdomar så här långt in i arbetet.

Allmänt

- Målsättningar och strategier när det gäller mobilitet måste gå i linje med kommunens. Som enskild aktör blir det svårt att inte ha styrande mål och visioner att luta sig mot.
- Tydlig ledning och styrning är en framgångsfaktor. Men det räcker inte med att ledningen är med på tåget "i största allmänhet" – det krävs att det finns minst en person i ledande position som kan frågan väl, äger och driver den.
- Beslut ska bygga på faktabaserad kunskap. Det kan låta självklart, men många fastighetsbolag har en lång historia i sina områden och det är lätt att leva kvar i föreställningen om att "vi känner kunden". Vi behöver inse att utvecklingen går snabbt och att det gäller att utmana gamla sanningar. "I område X bor många äldre som behöver sina bilar" kanske stämde för 20 år sedan, men sedan dess har nya generationer flyttat in som har andra behov och krav och som driver utvecklingen. Kartlägg olika områden noggrant med uppgifter om demografi, resvanor, kollektivtrafik, infrastruktur etc, men också genom "fältstudier" för att stämma av uppgifterna mot verkligheten.

- Pilotprojekt skapar trygghet. Lär av barnsjukdomar och vad som fungerar och inte. Men tänk uppskalning direkt – vad krävs för att något ska kunna införas överallt?
- Involvera kommunikationsavdelningen tidigt. Kommunikatörer behövs för att den interna förankringen ska fungera och för att göra kommunikationen gentemot hyresgästerna enkel, konsekvent och tydlig. Det kan naturligtvis göras på många olika sätt. Hos Familjebostäder, som länge arbetat med mobilitet, kommuniceras olika åtgärder som en löpande, naturlig del av förvaltningen. Bostadsbolaget å sin sida, som mer rivstartat sig in i satsningen, har valt att ta fram paraplykonceptet "Hit & Dit" för att kunna lyfta mobilitetsfrågan på ett tydligt och mer övergripande sätt.
- Ha örat mot marken och följ upp via undersökningar bland hyresgäster och medarbetare, ner på områdesnivå.

Parkering

Parkeringsfrågan är ett kapitel för sig. Den är inte bara mycket komplex utan åtgärderna upplevs också av berörda hyresgäster i stor utsträckning som en försämring. Om allt övrigt i mobilitetserbudandet är moroten för att få människor att ändra beteende och resa mer hållbart, har parkeringsfrågan en mer otacksam roll. Det är en hållbarhetsfråga ur klimat- och miljösynpunkt, med målet att minska biltrafiken, främst den fossildrivna. Men den har också en mycket viktig ekonomisk dimension. Parkeringsaffären måste kunna bära sig själv om vi ska kunna bygga nya bostäder som folk har råd med. Det är heller inte hållbart att bli stående med tomma parkeringsgarage om 15–20 år när bilägandet sannolikt minskat.

Att det är bilägarna som ska betala kostnaden för parkeringen, istället för att den som nu fördelas på alla hyresgäster, är visserligen mer rättvist och en förbättring för icke bilägare – men kommer tyvärr inte att märkas av på samma konkreta sätt som bilägare kan uppfatta en försämring.

- En utmaning är att parkeringar är en del av bostadsaffären. För att ta rätt beslut och kunna göra rätt investeringar är det viktigt att i den ekonomiska redovisningen skilja på bostadsaffären och parkeringsaffären.
- Strategier och beslut måste baseras på fakta för att hålla för framtiden. Det är lätt att fastna i gamla sanningar och att överskatta bilens betydelse, särskilt om beslutsfattare bygger sin uppfattning på sina egna resvanor.
- Beslut om att sänka p-talen och vad det för med sig måste tas på ledningsnivå. Det kan komma att blåsa rejält och det måste finnas stöttning för organisationen.
- Mobilitets- och parkeringsfrågorna är mycket komplexa och kräver både sakkunskap och analytisk förmåga. Se till att det finns rätt kompetens och resurser internt och/eller ta hjälp av konsulter. Det måste också finnas tid till förankring i organisationen.
- De insatser som planeras eller redan införs i ett befintligt område kan dock med fördel samordnas med nyproduktionens behov av mobilitetsåtgärder. Det är naturligtvis också en poäng att vi samverkar Framtidens bolag emellan.

Ett bolags mobilitetslösning, till exempel laddplats för elfordon, ska kunna tillgodoräknas även ett annat bolag som har fastighet i närheten.





Mer information

Vi hoppas den här sammanfattningen av Framtidens mobilitetsatsning har kunnat inspirera och hjälpa dig som arbetar med mobilitetsfrågor.