

Mobilitetshubbar:
**Från parkering
till paketering?**

Rapporten har tagits fram inom ramen för projektet: "Piloter för omställning av transportsektorn genom energieffektiv bebyggelse" (projektet leds av SLU) och "Från parkeringshus till mobilitetsnoder: affärsmodeller, beteendeförändringar och fysisk omdaning" (projektet leds av Malmö stad). Båda projekt finansieras av Energimyndigheten.

Författare

Lina Berglund-Snodgrass, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp, Sverige och Dalia Mukhtar-Landgren, Institutionen för statsvetenskap, Lunds Universitet, Sverige

Kartläggning

Lina Berglund-Snodgrass och Hanna Fischer

Utgivare

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap, Sveriges lantbruksuniversitet

Serietitel

Landskapsarkitektur, trädgård, växtproduktionsvetenskap: rapportserie

Delnummer i serien: 2023:5

ISBN (tryckt version): 978-91-8046-914-2

ISBN (elektronisk version): 978-91-8046-915-9

DOI: <https://doi.org/10.54612/a.6broevhb9o>

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2023

Den här rapporten är tänkt att fungera som ett diskussionsunderlag till aktörer som funderar på att utveckla en mobilitetshubbslösning, oavsett om du representerar ett P-bolag, en kommun, en kollektivtrafiksmyndighet eller en fastighetsutvecklare. I rapporten presenterar vi fyra centrala frågor att diskutera i arbetet med att ta fram en mobilitetshubb – vilka transportslag ska ingå? Hur ska de integreras? Vart ska hubbarna placeras? Och hur ska drift- och ägarlösningen utformas? I rapporten finns också en katalog över exempel att inspireras av i norra Europa!

Introduktion	5
Kategoriseringar av mobilitetshubbar	9
Vilka transportslag?	10
Vilka former av integrering?	12
Vilka lokaliseringar?	15
Vilken ägar- och driftlösning?	18
Katalog över mobilitetshubbar i norra Europa	23
Aspern-Seestadt, Wien AU 'SeestadtFlotte'	25
Autofreies Wohnen Saarlandstraße, Hamburg, DE	26
Brf Life Lund, SE	27
BRF Viva, Göteborg SE	28
BuurtHubs – grannskapshubbar, Amsterdam NL	29
Domagkpark, München, DE	30
Floridsdorf, Wien, AU	31
Hafencity, Hamburg, DE	32
Jelbi, Berlin, DE	34
Merwede, Utrecht NL	35
Mob hub Wien, AU	36
Mobi Dresden, DE	37
OhBoy, Malmö SE	39
Switch, Hamburg, DE	40
Tim-hubbar i Graz, och områdena runt Steirischen Zentralraum och Linz, AU	42
Vauban, Freiburg DE	43
Wien Mobil, Wien AU	44
Xplorion, Lund SE	45
Mobi.punkt Bremen, DE	47

Introduktion

Mobilitetshubbar har vuxit fram som en ny trend i framför allt våra städer, och en rad samhällsaktörer, som kommuner, kollektivtrafikmyndigheter och P-bolag, diskuterar idag dess potential att skapa attraktiva städer och hållbara resor. Samtidigt saluför en rad konsultfirmor, arkitektfirmor och andra företag färdiga modeller eller lösningar för hubbar. Men vad är en hubb? Enkelt uttryckt är en mobilitetshubb en plats som paketerar olika färdmedel och tjänster på ett sätt som förenklar det hållbara resandet.

”

*... en plats som
paketerar olika
färdmedel och tjänster
på ett sätt som förenklar
det hållbara resandet.*

I regel samlar hubben en rad olika delade transportmedel – det som vi i rapporten beskriver som ett "paket" av transportslag. Ibland markeras denna plats med en skylt, och ibland utvidgas paketet till att inkludera andra element som en bänk, laddinfrastruktur eller en leveransbox. Gemensamt för hubbarna är förhoppningen att de ska ersätta den egna bilen – det handlar delvis om att de ska ersätta behovet av en resa med en egen bil, men det handlar också om att hubben potentiellt kan ersätta parkeringsplatser vid våra arbetsplatser, stadskärnor, och bostäder. Det är denna rapportens titel syftar på – ambitionen att skifta fokus från *parkering* av den egna bilen, till *paketering* av olika transportslag på en plats! Men vad ska ingå i paketet? Vem tar ansvar för att sätta ihop de olika delarna? Vem äger och förvaltar det? Och vem bestämmer var paketet ska läggas ner? I den här rapporten diskuteras olika svar på dessa frågor.

Vad handlar rapporten om?

Rapporten redovisar resultaten av en kartläggning vi gjort av mobilitetshubbar i norra Europa. Här ingår 19 olika exempel, och underlaget består av intervjuer med inblandade aktörer och offentligt tillgänglig information. I rapportens **första del** zoomar vi ut och **kategoriserar** olika typer av hubbar. Vi lyfter fram fyra olika sätt på vilka man kan kategorisera hubbar – de kan innehålla (a) olika transportslag, (b) olika former av integrering, (c) olika lokalisering och slutligen (d) olika drifts- och ägarformer. I rapportens **andra del** återfinns en **katalog** över hubbarna i vår kartläggning. Den är tänkt att fungera som ett litet uppslagsverk där man kan söka sig vidare om man är extra intresserad av något särskilt exempel.

Vår förhoppning är att kategoriseringen och katalogen bidrar till ökad förståelse bland involverade aktörer för alla olika varianter av paket som förekommer idag, men också till bred diskussion kring vad och hur möjligheter till resor ska paketeras, integreras och lokaliseras samt långsiktigt tas ansvar för i utvecklingen av våra städer.

Är det här någonting nytt?

Mobilitetshubbar kan förstås i termer av såväl kontinuitet som förändring. Vi kan förstå dem som en *kontinuitet* i relation till tidigare föreställningar om effektivt resande, som när stadsutveckling koncentreras till transportnoder som tågstationer (så kallad *transitoriented development*), arbetet med Park & Ride eller placeringen av hyrcykelsystem för att underlätta för inpendlare att åka kollektivt. Tanken om en integrerad resa från dörr-till-dörr som underlättar byten är i så mån inte ny. Men vi kan också förstå mobilitetshubbar i termer av en *förändring* eller som en innovation. Här kan hubben istället relateras till bredare förändringar inom ramen för så kallad *smart mobilitet*. Smart mobilitet är ett samlingsnamn för en rad tekniska förändringar inom transportsektorn. Dessa sträcker sig från till plattformsbaserade tjänster (exempelvis MaaS) till så kallad "intelligent" infrastruktur som hämtar information från användare och ger feedback i realtid. Här ligger också skapandet av nya visioner om framtidens städer. Det handlar både om visioner om en framtida "sömlös mobilitet" bortom friktioner som tidtabeller och sökandet

efter parkeringsplatser, och om ett skifte från ägande till användarskap och framväxten av ett urbant smörgåsbord av delade mobilitetstjänster som elsparkcyklar och hyrcyklar. Exemplet illustrerar också den dubbla infrastruktur som kännetecknar smart mobilitet – en elsparkcykel består ju av två integrerade delar, en digital och en fysisk. I detta sammanhang associeras ofta mobilitetshubben till en app – även om många menar att mobilitetshubbar primärt handlar om att få ihop de fysiska aspekterna genom samlokalisering av olika transportlösningar, menar andra att en digital lösning också är nödvändig. Tänker vi i termer av kontinuitet och förändring, kan mobilitetshubbar således ses både som en del av en MaaS-lösning, och som en del av det kontinuerliga arbetet med ett "hela resan-perspektiv" som pågår i många regioner och kommuner. Med detta sagt, vet vi ännu inte vilka resor hubbarna skulle kunna komma att ersätta. Om det är bilresor, eller om det är gång och cykel, eller om det är båda. Även om det finns många rapporter om hubbar saknas idag ofta övergripande utvärderingar!

Varför mobilitetshubbar?

Det finns olika föreställningar om vilket problem hubbar ska lösa. I vissa kommuner handlar det om att försöka uppmuntra inpendlare att ställa bilen och istället ta kollektivtrafiken till jobbet; genom att erbjuda ett paket av delade alternativ för sista delen av resan hoppas man kunna skapa en resa som upplevs vara lika sömlös och pålitlig som den egna bilen. I andra kommuner är mobilitetshubben en del av etableringen av nya bostadsområden med lägre parkeringsnorm. Även här blir ambitionen "att ersätta parkering med paketering" genom att skapa ett reseerbjudande som uppfattas vara lika lättillgängligt som den egna bilen. Det här innebär

också att mobilitetshubbar å ena sidan kan realiserats relativt enkelt genom samlokalisering och skyltning vid regionala hållplatser – men en hubb i ett nytt bostadsområde kräver att den offentliga aktören reflekterar kring erbjudandet, organiseringen, olika ägar- och driftlösningar, samt vilka grupper och områden i staden som omfattas av olika satsningar. Ett bilfritt liv är således en livsstilsfråga, en planeringsfråga, en arbetslivsfråga, en ekonomisk fråga, en miljöfråga – och mycket mer. Redan här blir det också tydligt att hubbar kan vara många olika saker – vilket är temat för kategoriseringen som följer.

Kategoriseringar av mobilitetshubbar

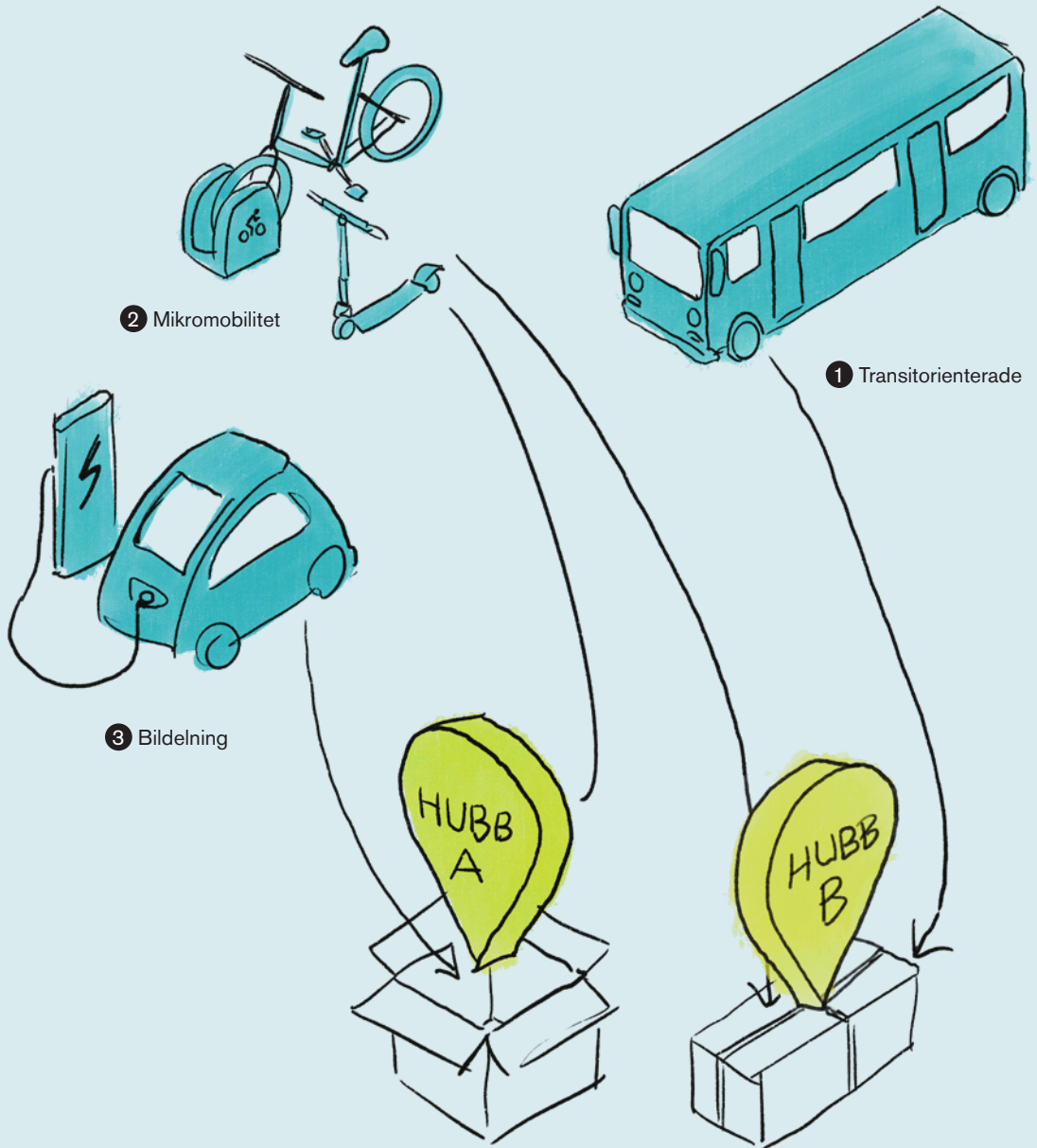
Vilka transportslag?

Om hubbar är en “paketering” så uppstår kanske först frågan – vilka transportslag ingår i paketet? Vår kartläggning visar att det finns en hel del olika former av paket.

Ett återkommande mönster är att hubben är **transitorienterad** (1) – det vill säga att bussar och tåg ingår i paketet som en del av en längre resa med kollektivtrafiken.

Det finns också lösningar där man istället har valt att paketera olika tvåhjuliga **mikromobilitetslösningar** (2), exempelvis att man samlar hyrcyklar (friflytande eller stationsbaserade), elcyklar och elskوترor på en plats.

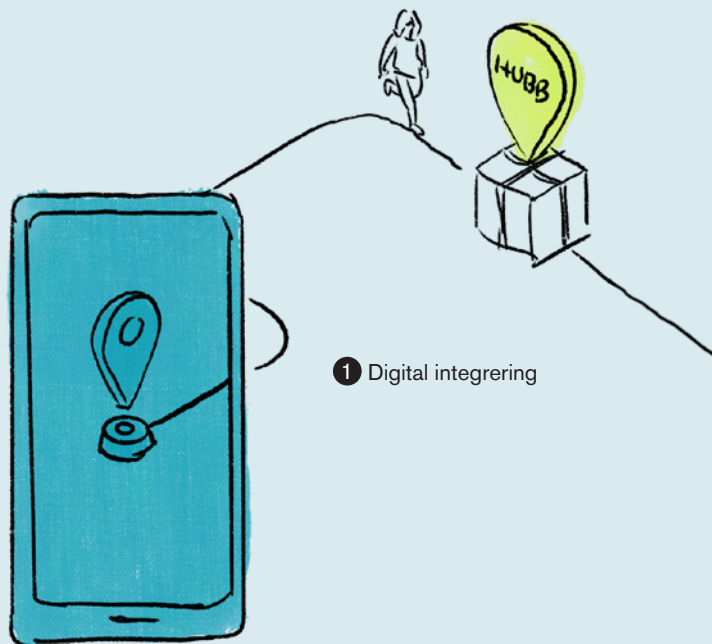
Slutligen kan ytterligare ett delat fordon läggas in i paketet – den **delade bilen** (3). Här krävs ibland också en el-infrastruktur för att möjliggöra lösningen. Ett exempel på en stad som har implementerat olika paketlösningar är Berlin (Jelbi), där kommunen skiljer mellan Jelbipunkter, Jelbistationer och Jelbikluster. ■



Vilka former av integrering?

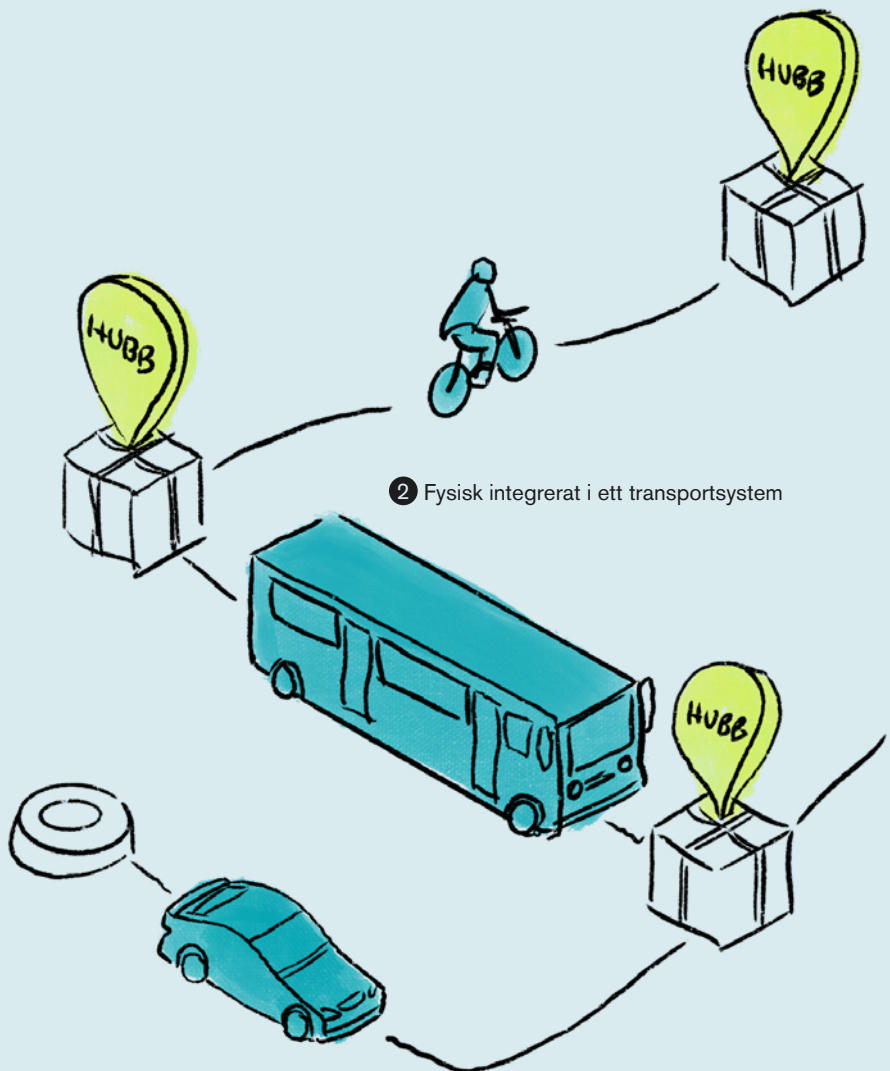
I någon mening är vår metafor om ett paket lite missvisande – de olika lösningarna ska inte bara sättas ihop, de ska också integreras, både med varandra, i staden, i det bredare transportsystemet och kanske till och med i ”molnet” genom en digital lösning.

I sin mest grundläggande form är mobilitetshubben en fysisk integrering av olika transportsätt och tjänster. Fokus är här på att integrera dem med varandra, genom exempelvis samlokalisering av olika transportslag en skylt och karta som visar hur man kan fortsätta sin resa med andra närliggande transportmedel. Men bortom fysisk integrering talar man inte sällan om vikten att integrera det fysiska med en digital lösning. Som den första bilden visar (1) införlivas plattformsbaserade och datadrivna lösningar i dessa hubbar (ibland benämnda ”smarta mobilitetshubbar”) för att optimera verksamheten och förbättra användarupplevelsen. Enkelt uttryckt - det finns en app som kan ge olika former av information, från tillgänglighet till bokning och betalning som knyts till de fysiska platserna.



1 Digital integrering

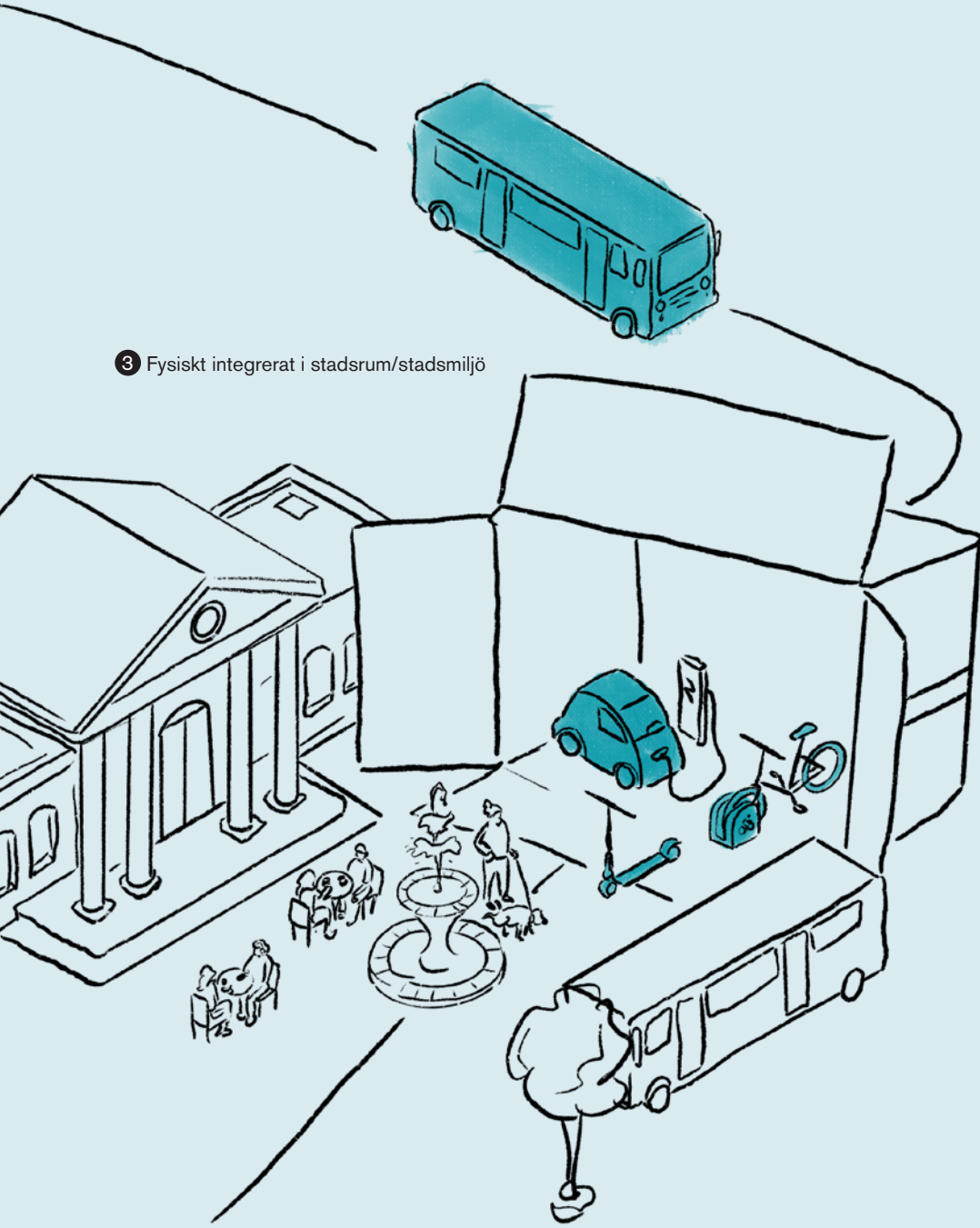
Men många offentliga aktörer zoomar ut från hubben i sig och tänker sig en bredare rumslig integrering. Om vi istället tittar på den andra bilden (2) så kan det handla om att **integrera hubbarna i ett transportsystem**, som till exempel en nod i ett nätverk som kan inkludera både kollektivtrafiken och cykelvägar.



En alternativ form av rumslig integrering är att tänka sig hubben integrerad i en stadsmiljö, till exempel en bostad, ett bostadsområde eller ett turiststråk. Här ligger kanske också fokus på att göra hubben del av en attraktiv offentlig miljö,

vilket vi ser på bild 3. I den bästa av världar tar man flera former av integrering i beaktande – men ofta betonas en över de andra, inte sällan beroende på vem som är huvudman!

3 Fysiskt integrerat i stadsrum/stadsmiljö



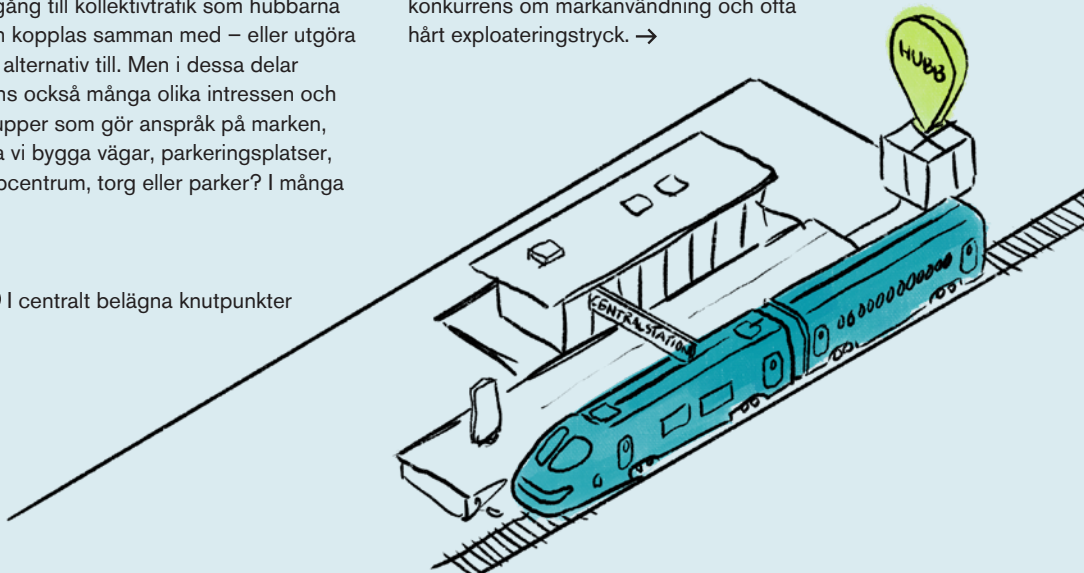
Vilka lokaliseringar?

Var i staden återfinns mobilitetshubbar? Den här frågan handlar inte bara om var i staden – centrum eller ytterområden, välbeställda eller socio-ekonomiskt svaga områden – utan också om reglering och ägande av mark. Det här reser således frågor om vart i staden hubbar ska placeras, vilken mark de ska få ta i anspråk och vem som ska använda dem.

Som vi kan se på den första bilden (1) återfinns mobilitetshubbar vanligen i **centrala lägen** i städer där det finns god tillgång till kollektivtrafik som hubbarna kan kopplas samman med – eller utgöra ett alternativ till. Men i dessa delar finns också många olika intressen och grupper som gör anspråk på marken, ska vi bygga vägar, parkeringsplatser, köpcentrum, torg eller parker? I många

städer har bilen historiskt sett fått stort utrymme, vilket idag alltmer problematiseras. I centrala lägen råder det idag konkurrens om markanvändning och ofta hårt exploateringsstryck. →

1 I centralt belägna knutpunkter



Varför tjarar alla om allmän platsmark?

När olika typer av mobilitetshubbar ska lokaliseras i städer utgör skillnaden mellan allmän plats och kvartersmark i den svenska plan och bygglagstiftningen en viktig distinktion för kommuner. När gator, torg eller parkmark regleras som allmän plats betraktas de som offentliga platser avsedda för gemensamma behov. Denna reglering syftar bland annat till att säkerställa att alla människor har möjlighet att vistas, samlas och ta sig fram i en stad på lika villkor.

Enligt den svenska Plan och Bygglagen (PBL 2010:900) får en allmän plats inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet och får till skillnad från kvartersmark inte stängas av för allmänheten. Eftersom bilpool drivs som enskild verksamhet och är tillgänglig endast för bilpoolsmedlemmar får de inte upplåtas på allmän plats mer än tillfälligt. Det betyder att befintliga gatuparkeringar inte kan reserveras för bilpooler. Vad vi ser istället är att bilpooler upplåts på mark som är reglerade som kvartersmark, exempelvis i parkeringshus eller på parkeringsplatser i anslutning till fastigheter.

I Tyskland har vissa delstater antagit en ny lag som gör det möjligt för kommuner att upphandla bilpoolsföretag och ha bilar uppställda på allmän plats (se till exempel Dresden Mobipunkt eller Switch points i Hamburg). I Sverige försöker vissa kommuner gå runt lagstiftningen för att möjliggöra bilpooler i centrala lägen genom att skapa fickor av "kvartersmark" på allmän plats där bilpoolsbilar kan göras tillgängliga för anslutna medlemmar.

Det är mer ovanligt att vi ser hubbar i städernas ytterområden – vilket vi kan se på nästa bild (2). Här finns det istället många enfamiljshus och god tillgång till parkering. Men några initiativ kan faktiskt skönjas i dessa områden. Exempelvis så arbetar Jelbi och Wien Mobil med "hela resan" perspektivet och lokaliserar hubbar på viktiga pendlarstationer utanför den centrala staden. Jelbi arbetar också med kravställning för att få tillstånd hubbar i icke centrala lägen. Exempelvis så ställer de krav på bildelningsleverantörer att de måste tillhandahålla tjänster i stadens ytterområden för att få ansluta sig till Jelbi på lukrativa platser i stadens mer centrala delar. I Österrike finns det också en satsning på regionala hubbar, sk. Tim-hubbar för boende i mindre samhällen utanför städerna. →

2 I städernas ytterområden



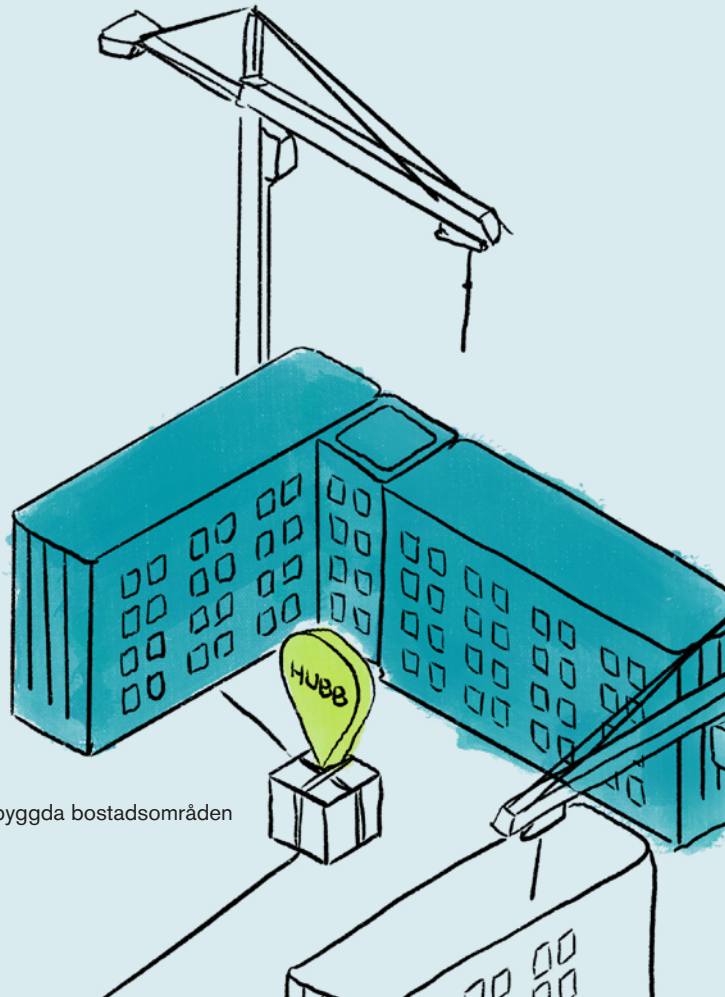
Förutom uppdelningen mellan centrum och ytterområden, kan också en uppdelning mellan befintlig bebyggelse och **nybyggnation** göras vilket den tredje illustrationen visar (3). Av vår kartläggning framkommer att många hubbar återfinns i framväxande stadsdelar med olika geografiska lägen i staden. Här blir hubbarna en del av den övergripande lösningen för parkering i det nybyggda området. Det kan vara en nod för delade cyklar och bilar som lokaliserar i ett nybyggt parkeringshus såsom Sege park i Malmö eller ett underjordiskt garage där plats reserveras för delade bilar som i Hafencity i Hamburg. Här återfinns en annan viktig skillnad. Ofta reserveras

nämigen dessa fordon för boende i stadsdelen och de är inte tillgängliga för allmänheten i en bredare bemärkelse. I flera fall knyts hubben bara till boende i ett enskilt nybyggt bostadshus, såsom Oh'Boy i Malmö eller Xplorion i Lund. I vissa fall så kan besökare utnyttja mobilitetstjänsterna mot en avgift (se till exempel Aspern-Seestadt i Wien) eller att den lokala stadsdelshubben utvecklas som del av ett övergripande nätverk av hubbar i en stad, såsom Jelbi i Berlin. ■

”

*Vilka i staden
har tillgång
till hubben?*

3 I nybyggda bostadsområden



Vilken ägar- och driftlösning?

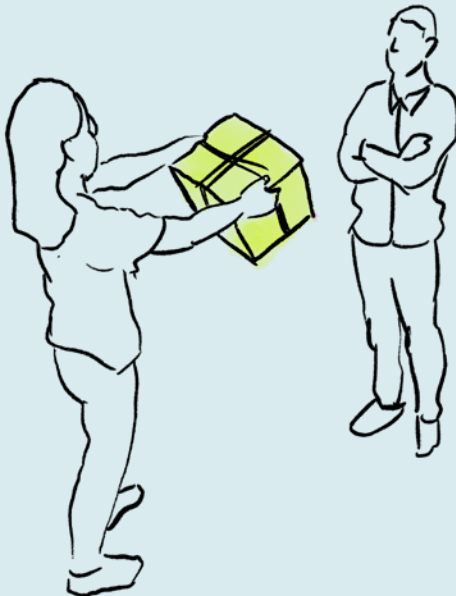
Slutligen återstår den kanske viktigaste frågan om vilka aktörer som äger de olika paketen? Är det offentliga aktörer som driver hubbar som en del av ett bredare kollektivtrafikserbjudande eller är det fastighetsägare som upphandlar mobilitetstjänster som exklusiva erbjudanden för boende i olika fastigheter?

Arrangemangen för hur mobilitetshubbar ägs och drivs ser olika ut, och hur arrangemangen bäst ska utformas utgör också ofta ett huvudbry för medverkande aktörer. Förväntas offentliga aktörer ta initiativ och vara huvudman för mobilitetshubbar eller är detta något som privata aktörer bör initiera och tillhandahålla? Hur avancerade ska de vara, och vem ska ta ansvar för den digitala dimensionen? Google säger vissa, offentliga aktörer säger andra. Ska hubbarna knytas till bostadsområdesutveckling eller vara en förlängning

av befintliga bytespunkter i kollektivtrafiken – eller både och? Och vidare, hur kan mobilitetstjänster långsiktigt garanteras i ett ganska så snabbt och föränderligt landskap av techbolag och globala riskfyllda kapitalinvesteringar, och vad ska de offentligas roll vara i denna utveckling? Eftersom hubbar kan innebära alltifrån enklare varianter där kommuner anordnar uppställningsplatser för elcscootrar i anslutning till befintligt hyrcykelsystem, till mer avancerade lösningar där kommuner eller andra aktörer ta fram en enhetlig grafisk profil, digital

app och iordningställd plats, ser arrangemangen för huvudmannaskap och drift också olika ut. Men diskussioner om ägar- och driftlösningar för hubbar handlar inte bara om hur en hubb konkret kan tillhandahållas och drivas på en specifik plats utan de reser fundamentala frågor om vilka resor framtidens allmännyttiga kollektivtrafik ska ombesörja, men också om hur hållbart resande i städer kan understödjas i stadsutvecklingsprocesser som kännetecknas av frimärkesplanering och en tendens av "bygg och sälj".

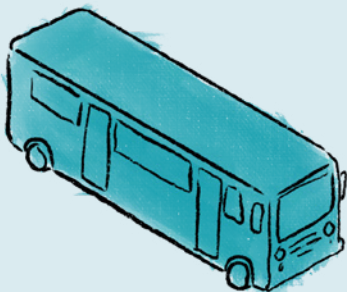
I vår kartläggning har vi identifierat tre olika ägar- och driftlösningar för mobilitetshubbar: (i) de initieras och drivs av offentliga aktörer, (ii) de initieras i samverkan mellan offentliga och privata aktörer och drivs av ett gemensamt ägt bolag, och (iii) de initieras och drivs av en icke vinstdrivande föreningar/koopervativ, eller av enskilda fastighetsutvecklare och förvaltare. →



1 Initieras och drivs av offentliga aktörer

När det kommer till mobilitetshubbar som initieras och drivs av offentliga aktörer är ofta kommuner eller lokala kollektivtrafiksmyndigheter huvudmän. Här knyts hubbarna till den befintliga kollektivtrafikinfrastrukturen och utgör del av ett bredare kollektivtrafikserbjudande, och består i flera fall både av en digital lösning (en app), informationsskyltar och fysiska platser för uppställning av olika delningsfordon (se till exempel Jelbi i Berlin och Switch i Hamburg). Utgångspunkten är den täta och invånarrika staden, med god tillgänglighet till och frekvens av kollektivtrafik (buss, pendeltåg, tunnelbana, och/eller spårvagn). Vad som är kännetecknande för detta ägar- och driftsarrangemang är att huvudmannskapet för kollektivtrafik och stadsutveckling sammanfaller, där lokala politiker har möjlighet att ge kommunala kollektivtrafiksmyndigheter uppdrag

att ta fram strategi och erbjudande för mobilitetshubbar i en stad. Detta skiljer sig åt från den svenska kontexten där kollektivtrafiken är ett regionalt ansvar och stadsutveckling ett kommunalt. "Wien mobil" är exempelvis resultatet av Wien stads vision om hållbar mobilitet och minskat antal bilar i staden. Ofta finansieras dessa typer av hubbar av ett lapptäcke av olika finansieringsformer (EU, nationell och kommunal finansiering), där hubbarnas olika delar finansieras av olika fonder och typer av innovationsprogram – alla med olika tidshorisonter och målbilder. Exempelvis finansierades utbyggnaden av laddstolpar för bilpooler i Dreseden Mobil av en viss fond i kombination med lokala medel, och den fysiska ombyggnationen av marken av en annan, och appen av en tredje. →



② Initieras mellan offentliga och privata aktörer och drivs att gemensamt bolag

Hubbar som initieras mellan offentliga och privata aktörer och som drivs av ett gemensamt ägt bolag utvecklas främst i samband med framväxandet av nya och lite större stadsutvecklingsområden i städer. Här knyts hubbarna framförallt till stadsdelen och människors bostäder, och i vissa fall är tjänsterna bara tillgängliga för boende i området. Ett sätt som dessa hubbar realiserar i nybyggnationsprocesser är skapandet av nya mobilitetsbolag där kommuner, eller kommunala bolag går samman med fastighetsägare och fastighetsutvecklare och eventuellt andra aktörer. Dessa bolag har som främsta syfte att realisera mobilitetsvisionerna för området och säkerställa långsiktigt samarbete mellan fastighetsutvecklare och tydliggöra ansvar och roller. I vissa fall handlar det om att finansiera test och utvärdera olika mobilitetstjänster under utbyggnadstiden (ex. Aspen-Seestadt, Wien), och i

andra fall om upphandla och långsiktigt kunna erbjuda delningsfordon för alla boende i en stadsdel (ex. Hafencity, Hamburg). I formerandet av bolagen träffas avtal om respektive aktörs roll och ansvar under en viss tidsperiod som ofta sammanfaller med den övergripande utbyggnadstiden för området. I Merwede, Utrecht har man exempelvis träffat ett tioårigt avtal där involverade byggaktörer åtar sig att finansiera ett mobilitetsnav. Etableringen av hubbarna finansieras av den övergripande exploateringsbudgeten för området. Ofta knyts ytterligare extern finansiering till hubbarna genom olika nationella och europeiska fonder. Målsättningen är att driften av hubbarna ska finansiera sig själva i det långa loppet genom användar- eller medlemsavgifter. →



3 Initieras och drivs av föreningar eller enskilda fastighetsutvecklare och förvaltare

Det tredje arrangemanget för ägar- och driftlösningar för mobilitetshubbar är att de initieras och drivs av föreningar/kooperativ, eller av enskilda fastighetsutvecklare och förvaltare. Dessa hubbar är ofta mindre i skala och omfattning och knyts till enskilda bostadshus. I Tyskland och Österrike är många gånger husen resultat av att medborgare har engagerat sig politiskt och bildat föreningar för bilfritt boende och drivit på frågan att få möjlighet att bo i bilfria bostadsområden och kunna göra undantag från gällande parkeringsnorm vid nybyggnation (se till exempel Autofreies Wohnen Saarlandstraße.). I flera fall har dessa hus fått olika stöd från kommunen. Här utgörs hubbarna exempelvis av bil- och/eller cykelpooler och förbehålls boende i föreningen. Medbestämmande är en viktig utgångspunkt för hur dessa initiativ

drivs och vilket utbud av mobilitets-tjänster som ska erbjudas. I dessa arrangemang görs överenskommelser mellan föreningen som driver initiativet och kommunen för hur föreningen ska garantera att boende inte äger bil. I Vauban, Freiburg måste exempelvis boende årligen deklarerar sitt bilinnehav till den bilfria föreningen som sedan kommuniceras till kommunen. Andra hubbar som vi har sett mer av i Sverige är enskilda fastighetsutvecklare och förvaltare som byggt nya bostadshus med undantag från-, eller flexibel parkeringsnorm och istället erbjuder boende olika mobilitetstjänster i anslutning till bostaden. Exempel härvidlag är Oh'Boy i Malmö. De här lösningarna finansieras framförallt genom den övergripande budgeten för exploatering i kombination med olika externa projektmedel. ■



Katalog över mobilitetshubar i norra Europa



Aspern-Seestadt, Wien
Foto: Luiza Puiu

Aspern-Seestadt, Wien

AU 'SeestadtFlotte'

Vad: Stationsbaserat hyrcykelsystem med cyklar och cargo-cyklar plus paketutlämning på offentlig plats i ett nytt stadsutvecklingsområde som utvecklas i enlighet med "15 minuter stad princip" och korta avstånd till kollektivtrafik och service. Hyrcykelsystemet är tillgängligt genom ett kort och är gratis för alla boende i området. Besökare kan använda systemet mot en mindre avgift. I Aspern-Seestadt planeras 12 000 bostäder. År 2022 bor ca 10 000 personer och 4000 arbetar i området. Färdigbyggt ca år 2030. Parkeringstal mellan 0,5–0,7.

Aktörer: Wien 3420 AG (ett utvecklingsbolag och privat-offentlig partnerskap mellan Wien stad och privata utvecklare och ansvarig för planering av området samt byggande av områdets offentliga platser och infrastrukturer), Wien stad och Aspern Stadtteil Management

Om: Seestadt flotte finansieras av en mobilitetsfond som Wien4320 förvaltar. Fondens medel utgörs av avgifter som fastighetsutvecklare enligt avtal med Wien 4320 är skyldiga att betala per parkeringsplats de bygger (1200€). Därtill så finansieras fonden av 2% av löpande parkeringsavgifter. Fonden ska användas för olika mobilitetsinitiativ för att åstadkomma beteendeförändringar där SeestadsFLOTTE är ett initiativ bland flera. Fonden finansierar etableringen och underhåll av ett områdesövergripande hyrcykelsystem under perioden som området utvecklas (ca 10–20 år). Systemet planeras att integreras i Wiens offentliga hyrcykelsystem WienMobil. Hyrcykelsystemet drivs av ett lokalt företag baserat i Aspen-Seestadt med målsättningen av skapa meningsfull sysselsättning åt personer med funktionsnedsättning.

Utvärdering: Wien 4320 utvärderar användning av hyrcykelsystemet med avseende på antal resor och vilka resor som görs. De samarbetar också med olika forskningsprojekt.

Inkludering: Det har gjorts försök på att erbjuda cykellösningar för personer med fysiska funktionshinder, en rullstol-cargo cykel har testats och kontakt med funktionsvarierade cyklister i området finns.

Läs mer här: <https://seestadtmobil.at/>

Autofreies Wohnen Saarlandstraße, Hamburg, DE

Vad: "Bilfritt bostadshus" med 170 lägenheter där boenden förpliktar sig till bilfritt boende, p-norm 0.15.

Aktörer: Föreningen "Neandertal – Verein fuer Autofreies Leben e.V." (Föreningen «Bilfritt boende») senare en bostadsrättsförening och en hyresgemenskap (kooperativ)

Om: Bilfritt bostadshus i nära anslutning till kollektivtrafik. Köpeavtal inkluderar klausul om att boenden inte får äga bil. Föreningen "Bilfritt boende" som grundades 1996 var initiativtagare och ansvarade för genomförandet av byggprocessen. I januari 1999 startade byggandet och lägenheterna stod färdiga i maj 2000. Efter färdigställandet har skötsel och drift av bostadshuset överlämnats till en bostadsrättsförening och ett kooperativ med hyresrätter (cirka 50/50 bostadsrätter och hyresrätter).

Inkludering: Stor deltagande i byggprocessen genom föreningar som organisationsform och boendeinitierad byggprocess. Det finns inget fordonsdelningssystem i fastigheten.

Läs mer här: <http://wohnwarft.de/>

Brf Life, Lund, SE

Vad: Ny bostadsrättsfastighet med parkeringsnorm nästan noll i Brunnsnäs som är ett nytt stadsutvecklingsområde i Lund som byggts ut med ny spårbinden kollektivtrafik (spårväg) och som rumsligt planeras för gång och cykel. I fastigheten finns ett internt system för delade fordon (cykel och bilpool) och en digital app för reseplanering och reservation av fordon. 80 meter till närmsta spårvagnshållplats. 42 bostäder. Inflyttning 2023. När Brunnsnäs är färdigutvecklat förväntar Lunds kommun att cirka 40 000 personer kommer bo eller arbeta där.

Aktörer: Granitor (fd Midroc), EC2B (mobilitetsleverantör av delad mobilitet) och Lunds kommun

Om: Granitor vann en markanvisningstävling 2017 och fick möjlighet att köpa mark från Lunds kommun för att utveckla ett så kallat bilfritt bostadshus. För att huset ska bedömas uppfylla kraven för ett bilfritt boende så ska Granitor bland annat erbjuda boende fri tillgång till bilpoolsmedlemskap i åtminstone 5 år, och ge boende möjlighet att ansluta sig till cykeldelning (lådcyklar och elcyklar) som tillhandahålls av EC2B. Cykelpoolen ska vara tillgänglig på entréplan. Kostnaderna för medlemskapet ska ingå i hyran. Parkeringskrav för rörelsehindrade, besök och bilpool kvarstår. De ska också skriva in att fastigheten ska vara bilfri i bostadsrättsföreningens stadga samt etablera en så kallad mobilitetspott för att stimulera användning av olika mobilitetstjänster. Vidare så ska Granitor anordna cykelparkering på gården såväl som inomhus samt en cykelverkstad på bottenplan.

Utvärdering: Årlig uppföljning i samarbete med Lunds kommun. Uppföljning av bilnehav och parkeringsefterfrågan för Brf Life görs 3 år efter inflyttning. Om det visar sig att fler än 15% av hushållen har tillgång till bil dagligen (borträknat bilpool) enligt Lunds kommuns definition för bilfritt boende (antaget 2020), så ska Midroc anordna 3 st bilparkeringsplatser för Brf Life.

Inkludering: Fastigheten upplåts som bostadsrättsfastighet. EC2B erbjuder boende personlig rådgivning, support och kampanjer för de boende för att vid strategiska tidpunkter hjälpa dem att etablera nya resvanor. Tjänsterna är tillgängliga för boende.

Läs mer här: <https://www.granitor.se/properties/inspiration/den-hallbara-staden/hallbarhet-tillvaxt/brf-life-socialt-bilfritt-och-alldeles-underbart>

BRF Viva, Göteborg, SE

Vad: Pilotprojekt med undantag från parkeringsnorm för ett nytt bostadshus i centrala Göteborg. I fastigheten testas ett internt system för delade fordon (cykel och bilpool) och en digital app för reseplanering och reservation av fordon. 3 parkeringsplatser för bilpool, besökande och funktionshindrade, 132 bostäder (bostadsrätter). Inflyttning 2019.

Aktörer: Riksbyggen, Göteborgs stad, EC2B (leverantör av delad mobilitet), Johanneberg Science Park, Chalmers, Göteborg Universitet, Göteborg Energi, och RISE

Om: Projektet initierades som ett forskningsprojekt av Riksbyggen i samverkan med en rad andra aktörer för att åstadkomma ett så kallat "Positive Footprint Housing". Fastighetsnämnden i Göteborg stad gjorde en direkt markanvisning till Riksbyggen för att genomföra projektet. Att fastigheten skulle vara näst intill bilfri utreddes 2012 i en parkeringsutredning för den detaljplan som togs fram för bostadsprojektet (markanvisningen inbegrep delvis parkeringsplatser i ett befintligt bostadskvarter från 1950-talet). Genom forskningsprojektet IRIS så skapades det möjlighet att testa mobilitet som tjänst (MaaS) i fastigheten, där EC2B paketerar en rad olika mobilitetstjänster, även kollektivtrafik i en digital app. Vid sidan om appen och tillgång till olika mobilitetstjänster så erbjuder fastigheten bland annat cykelverkstad, distansarbetsplatser och boxar för paketutlämning.

Bostadshuset och dess olika lösningar inklusive mobilitetstjänster finansieras av exploateringsbudget samt medel från en rad olika nationella och europeiska forskning och innovationsfonder.

Utvärdering: Under epiteten "Positive Footprint Housing" har huset utvärderats av Riksbyggen och EC2B. Här har framförallt bilinnehav utvärderats, resvanor och resebetende.

Inkludering: Fastigheten upplåts som bostadsrätt och EC2B erbjuder boende personlig rådgivning, support och kampanjer för de boende för att vid strategiska tidpunkter hjälpa dem att etablera nya resvanor. Tjänsterna är tillgängliga för boende.

Läs mer här: <https://www.riksbyggen.se/kommun/referensprojekt/bostadsratter-riksbyggen/vastra-gotaland/brf-viva-referensprojekt/>

BuurtHubs

– grannskapshubbar, Amsterdam, NL

Vad: Tillfälliga platser för delad elektrisk mobilitet (cykel, lastcykel, scooter och bil) på offentliga platser i Amsterdam.

Aktörer: Amsterdam stad, Delft University of Technology, Amsterdam University of Applied Sciences, Antwerp University, Newcastle University, Bayern Innovativ GmbH, Polis Network, Taxistop asbl, Autodelen.net, Cargoroo and URBEE.

Om: Projektet är en del av European eHUBS och finansierat av Interreg Nordvästeuropa samt lokalt utvecklingsstöd (total budget av € 8.86 m). Amsterdam stad har på 10–15 offentliga platser under två år utvecklat och installerat hubbar för delad elektrisk mobilitet. Ambitionen är att engagera invånare i hubbarnas utformning och vilka tjänster som ska ingå. Projektet är experiment för att utforska huruvida hubbarna på allmän plats bidrar till minskat bilinnehav och användning i Amsterdamsregionen, bättre förstå hur hubbar kan användas och alternativa transportsätt och vilka hälso och miljöeffekter hubbar kan generera i staden.

Projektet genomförs genom att staden upprättar tillfälliga rättigheter att utveckla och installera hubbar på allmän platsmark. Utgångspunkten för testerna var att de ska vara medborgardrivna gällande var de ska vara lokaliserade och vilka tjänster som ska erbjudas. Totalt 1500 boende har blivit inbjudna till dialog, och för att rösta var de ska lokaliseras samt vilket mobilitetstjänster som ska erbjudas såväl svara på enkät. Två olika organiserings- och driftformer identifierades i projektet: kommersiell respektive kooperativ och inbegriper vägledning och institutionella ramar för att skala upp de olika genomförandemodellerna för hubbar brett i staden.

Utvärdering: Projektet utvärderas och vidareutvecklas av staden

Inkludering: Medborgare inkluderas direkt i utvecklingsprocessen.

Läs mer här: eHUBS: neighbourhood mobility hubs – Innovation (amsterdam.nl)

Domagkpark, München, DE

Vad: Mobilitetscentral för delad mobilitet i ett nybyggt bostadsområde 'Domagkpark' med god tillgänglighet till kollektivtrafik och service. Färdigställt 2016, med två elcyklar, en elbil, en el-cargocykel, samt cykelverkstad. Mobilitetstjänsterna har senare knutits till ett större stadsövergripande erbjudande av olika typer av delningstjänster (gemensamhetslokaler, verktyg). Digitalt bokningssystem öppet för alla registrerade användare, inte bara boende. Parkeringstal 0.5.

Aktörer: Ett konsortium av kooperativa fastighetsutvecklare (exempelvis Wagnis och Wogeno), München stad, Isarwatt och Stadtauto München (operatör av bildelningstjänsten)

Om: Initiering och etablering av mobilitetscentralen genomfördes av ett konsortium av byggaktörer och kooperativa fastighetsutvecklare i ett nybyggnationsområde. Byggandet av centralen och inköp av fordon finansierades delvis av München stad och delvis av federala projektmedel. En behovsanalys bland kooperativens medlemmar gällande vilka typer av fordon som skulle erbjudas föregick etableringen. Inledningsvis så var delningstjänsterna knutna till ett bokningssystem för boende som Stadtauto München tillhandahöll och som finansierades av användaravgifter. Denna lösning har nu ersatts av ett nytt kooperativ, "Isarwatt", som tillhandahåller ett bokningssystem (Klink) för alla delningstjänster som erbjuds inom området (ex. delade fordon och lokaler) och är öppet för alla registrerade användare i staden som vill nyttja tjänsterna mot en avgift. "Isarwatt" levererar också elen för laddning av fordon genom solceller på mobilcentralens tak. "Isarwatts" medlemmar utgörs av 21 fastighetsutvecklare i München.

Utvärdering: Kontinuerlig uppföljning bland boende och registrerade användare gällande vilka mobilitetstjänster som ska erbjudas på centralen. Initiativet i sin helhet utvärderas inom ramen för ett forskningsprojekt med bland annat Tekniska Universitetet i München.

Inkludering: Det nybyggda bostadsområdet riktar sig till olika samhällsgrupper, åldrar och ekonomisk bakgrund.

Läs mer här:

<https://www.wagnis.org/projekte/realisierte-projekte/wagnisart.html>

<https://www.isarwatt.de/klink>

<https://www.stattauto-muenchen.de/en/stattauto/>

<https://www.isarwatt.de/>

Floridsdorf, Wien, AU

Vad? Pilotprojekt med bilfritt boende i nära anslutning till befintlig kollektivtrafik. Internt system för delade fordon (bildelning), gemensamhetsanläggningar inkl. cykelverkstad, samt tillgång till extra utrustning för cyklar (släp, barnstol etc). Parkeringstal: 0,1 (parkering för bildelning). 244 bostäder.

Aktörer: Wien stad och Gewog (allmännyttigt bostadsbolag) och Domizil (fastighetsutvecklare)

Om: Process startade 1992 då Miljöpartiet initierade framtagandet av ett bilfritt modellprojekt i Wien. En förvaltningsöverskridande projektgrupp ledde arbetet från stadens sida. Med målsättningar att engagera framtida boende i planerings- och byggprocessen fick människor anmäla intresse att vilja bo i kvarteret, vilka senare engagerades i planerings-, och byggprocessen. Projektet krävde en ändring av delstaten Wiens parkeringsförordning så att undantag från parkeringsplikten 1:1 kunde genomföras, vilket godkändes enhälligt 1996. 1996 initierade staden en tävling om vilka fastighetsutvecklare som ska få utveckla konceptet och genomföra projektet.

GEWAG som är Wiens kommunala bostadsbolag vann anbudet tillsammans med fastighetsutvecklaren Domizil och realiserade projektet med medel från Vienna Housing Promotion. Inflytt 1999. Förvaltning av anläggningen sker av Gewog, som också har tagit fram en specialutvecklad hyresgästmedbestämmandestadga för de gemensamma anläggningarna. Villkoren för hyresgäster är reglerat i hyresavtal i en sk. samtyckesförklaring att avstå från att ha ett eget motorfordon. Om levnadsvillkoren ändras till att man innehar fordon måste man visa att man har tillgång till parkeringsplats högst 500m från hyresfastigheten. Bilfriheten är också inskrivet som ett villkor för att Gewog ska få stöd från Wien stad. Det interna bildelningssystemet är i underjordiska garage och hyresgäster ges möjlighet att använda det interna systemet eller det upphandlade bildelningsföretagets bildelningsplatser i hela Österrike. Varje kund får månadsvisa fakturor.

Utvärdering: Projektet granskades av staden 2,5 år efter inflytt.

Inkludering: Människor fick anmäla intresse att vilja bo i det bilfria området, vilka senare engagerades i planerings- och byggprocessen. Förslaget granskades exempelvis av 234 anmälda intressenter (framtida boende) utifrån hur det tillmötesgår deras boendebehov gällande bostadsönskemål men också förväntningar på gemensamma anläggningar. Fastigheten består av allmännyttiga hyresrätter.

Läs mer här: https://wohnbau-mobilitaet.ch/fileadmin/user_upload/Wien-Floridsdorf.pdf

Hafencity, Hamburg, DE

Vad: Områdesövergripande stationärt bildelningssystem i underjordiska garage i nybyggt område som rumsligt planeras för gång och cykel med nära anslutning till kollektivtrafik. Digitalt bokningssystem. Parkeringstal 0,4. 157 ha, 7300 bostäder.

Aktörer: Hafencity Hamburg GmbH (helägt bolag av Hamburg stad), GKNM och Cambio

Om: Hafencity Hamburg GmbH och fastighetsutvecklare har skapat ett gemensamt bolag för att implementera det östra området i Hafencity mobilitetskoncept – the Company for Coordinating Sustainable Mobility, eller på tyska GKNM. Bolaget har i sin tur i enlighet med EUs upphandlingsregler gett kontraktet för att leverera ett samåkningserbjudande till boende i fastigheter i östra delen av Hafencity. Till 2028 ska Cambio ha byggt ett nätverk av 30 stationer med över 100 bilar där varje byggnad får sin egen underjordiska bildelningsstation. Alla stationer är öppna för alla boende/ användare i stadsdelen och bokas genom ett digitalt nyckel och bokningssystem.

Utvärdering: Bolaget kommer kontinuerligt utvärdera och följa upp mobilitetslösningen och expandera allteftersom området utvecklas.

Inkludering:

Läs mer här: <https://www.hafencity.com/en>



Jelbi

EINE FÜR ALLE

Jelbi
EINE FÜR ALLE

tarifplan

24.000	4.000
7.000	2.000
2.000	1.500
40	rd. 45.000

QR code and logos for partners like Lime and tier.op.

Jelbi, Berlin, DE

Vad: Digital app och fysiska platser, så kallade jelbistationer och jelbipunkter för fordonsdelning, oftast lokaliserade i nära anslutning till kollektivtrafikshållplatser/stationer. På jelbistationerna erbjuds elscooter, cykel och bildelning i kombination med kollektivtrafik. På jelbipunkterna erbjuds elscooter och cyklar, så kallade "two wheelers". I appen integreras ca 14 leverantörer av mobilitet och man kan planera (realtid), boka och delvis betala resor. Informationsskylt finns på varje jelbistation och punkt och särskild logga/varumärke används.

Aktörer: BVG (Berlin kollektivtrafiksoperatör), Delstaten Berlin, GEWOBAG, APCOA parking, leverantörer för delningstjänster och Trafi (plattformsliverantör)

Om: Delstaten Berlin antog 2018 en ny lag för mobilitet (Berlin Mobility Act) som bland annat fastställer att kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras i stadens utveckling. Jelbi beskrivs som ett initiativ för att realisera intentioner och målbilder i denna lag. Jelbi började som forskningsprojekt i 2018 med anläggandet av de första stationerna vid befintliga s- och u-bahn hållplatser i samarbete med Gewobag (offentligt ägt bostadsbolag) och Apco (parkeringsbolag). 2019 lanseras Jelbiappen där ca 14 mobilitetsleverantörers erbjudanden integreras –alltifrån scooterdelningsleverantörer till taxi. BVG är koordinerande part. Sedan starten har stationer byggts ut i framförallt innerstaden i nära anslutning till kollektivtrafikshållplatser. Målbilden är att ha 150 jelbipunkter år 2023. Utbyggnaden finansieras delvis av senatens avdelning för miljö, mobilitet, konsument- och klimatskydd, parkering och bostadsbolag/fastighetsägare samt avgifter för leverantörer och resenärernas betalning. Allt i enlighet med parollen "alla parter finansierar sina egna kostnader".

Utvärdering: Initiativet är tillfälligt och kommer att utvärderas av delstaten Berlin 2025 med avseende på uppnåendet av de transportpolitiska målen. Syftet med utvärderingen är att bland annat ta reda på om Jelbi-erbjudandet främjar ett miljö- och stadsvänligt mobilitetsbeteende.

Inkludering: Delstaten Berlin arbetar med delningsleverantörer för att utveckla ett "utvärderings- och kravkoncept" för att säkerställa att delningserbjudanden blir tillgängliga i stadsdelar i stadens ytterområden. De använder stadens egna cykeluthyrningssystem för att säkerställa att delad mobilitet är tillgänglig där kommersiella leverantörer ännu inte är representerade.

Läs mer här: <https://www.jelbi.de/en/home/>

Merwede, Utrecht NL

Vad: Områdesövergripande system och fysiska platser, så kallade mobilitetshubbar och mobilitetsnav för delade fordon i ett nytt stadsutvecklingsområde som övergripande planeras för gång och cykel. En digital app planeras. Området planeras med god anslutning till kollektivtrafik, parkeringstal 0,3 (1/5 av parkeringsplatserna ska användas av delningsfordon). 6000 bostäder, 24 ha.

Aktörer: Utrecht kommun + fastighetsägare + investerare

Om: För att realisera områdets mobilitetsvision har medverkande aktörer (fastighetsägare, investerare och Utrecht kommun) gått samman i ett "mobilitetsbolag" och ingått ett avtal att bland annat under 10 år gemensamt finansiera och etablera mobilitetsnavet och drift av gemensamma anläggningar, inklusive områdets parkeringshus. Cirka 7 miljoner Euro är gemensamt investerade i projektet. I avtalet framgår roller och särskilda ansvar. Bland annat är Utrecht kommun ansvarig för att leverera det rumsliga konceptet för stadsdelen (gång och cykelvägar) och se till att omgivande områden har begränsad gatuparkering. En oberoende mobilitetsdirektör är tillsatt som ansvarig för mobilitetsbolagets mål och övervakning och förvaltning av dessa mål. Efter tio år så förväntas mobilitetsnavet drivas av avgifter för abonnemang.

Utvärdering: följs upp kontinuerligt av mobilitetsbolaget.

Inkludering: Mobilitetshubbarna och navet riktar sig både till boende och besökare.

Läs mer här: <https://merwede.nl>

Mob hub Wien, AU

Vad: Tillfälliga mobilitetsstationer för delade fordon på offentlig platsmark i Wien.

Aktörer: TU Wien, Raum move, Mo-Point (mobilitetsleverantör), Stadstland (konsultbolag), Di mann och Urban innovation vienna i samarbete med Wiener Linien (kollektivtrafikmyndighet) och Wien stad.

Om: Genom finansiering av FFG-programmet "Framtidens mobilitet" av det federala ministeriet för klimatskydd, miljö, energi, mobilitet, innovation och teknik (BMK), så ska ett koncept för mobilitetsstationer för delade fordon (bilar, cyklar och scootrar) på offentliga platser i Wien utvecklas i tätt samarbete med staden, invånare och näringsidkare. Stationerna testas på tre platser i Wien- både i befintliga områden samt områden som är föremål för nybyggnation, och följande frågor diskuteras/testas: vilka mobilitetserbjudande ska finnas, hur ska driften organiseras, hur ska prissättningen göras och hur ska det offentliga rummet utformas.

Utvärdering: Projektet är pågående (2021–2023)

Inkludering: Projektet jobbar med brukarmedverkan och uppsökande aktiviteter (workshops, festivaler) för att engagera boende i anslutning till de olika testplatserna, samt enkät.

Läs mer här: <https://mohub.at/>

Mobi Dresden, DE

Vad: Fysiska platser, så kallade "mobipunkter", för fordonsdelning på allmän platsmark, samt i vissa fall på kvartermark där de utvecklats i samarbete med bostadsrättsföreningar eller stora företag. En digital app är under utveckling. På alla punkter erbjuds bildelning, och på vissa också cykel-delning, laddstationer och on-demand tjänster. Informationsskylt finns på varje punkt och särskild logga/varumärke.

Aktörer: Initierades av Dresden stad och drivs av DVB AG och DREWAG

Om: Initiativet började som en kampanj 'Multi-Mobil' för multimodalt resande på initiativ av Dresden stad 2017, men ansvar för genomförandet togs över av Dresden kollektivtrafikmyndighet DVB och stadens energileverantör Drewag. DVB anskaffade medel för sex pilotplatser från det nationella klimatskyddsinitiativet. Genomförandet organiseras genom en tvärsektorieell "Task Force Mobipunkte" som grundades av borgmästare Dirk Hilbert 2018 och består av stadsplanerare och trafikplanerare på Dresden stad, DVB och DREWAG. Gruppen planerar och ger uppdrag och delegerar ansvar till DVB och Drewag som tar hand om implementeringen och finansieringen av hubbarna. Staden har identifierat 76 strategiska platser i anslutning till kollektivtrafikshållplatser för utbyggnad av punkterna. Den första punkten öppnades 2018, som sedan snabbt skalades upp och 64 stationer förväntas vara i drift 2023. Utbyggnaden är finansierad av en kombination av olika medel, exempelvis federala medel från miljöministeriet (National climate initiative, BMUV, "Data tanking") och EU "Match-up" projektmedel. Initiativet föregicks av en lagändring som möjliggör användning av allmän platsmark för bildelning 2017.

Utvärdering: Med finansiering från EU-projektet Smart City/MATchUP utvärderades de första pilotstationerna utifrån användaracceptans och reaktioner.

Inkludering: Ingen specifik målgrupp, försöker inkludera turister

Läs mer här: <https://www.mobi-dresden.de/de-de/>



Mobistation, Dresden

OhBoy, Malmö SE

Vad: Pilotprojekt "bilfritt boende" med undantag från parkeringsnorm i Västra hamnen i Malmö, ett nytt stadsutvecklingsområde i nära anslutning till befintlig kollektivtrafik. Internt cykeldelningssystem. P-tal 0,1, 55 bostäder + hotell.

Aktörer: Hauschild & Siegel (fastighetsutvecklare och förvaltare) och Malmö stad

Om: Fastighetsutvecklare tog initiativ till ett pilotprojekt med undantag från parkeringsnorm vid bygglovskedet. För godkänt bygglov så ställde Malmö kommun krav på redovisning av mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande som motsvarar den summa det kostar att bygga parkeringsplatser i enlighet med befintlig parkeringsnorm (exempelvis hiss med plats för cykel, tillgång till cykelpool, cykelverkstad, boxar för leveranser) och att fastighetsutvecklaren följer upp bilinnehavet bland de boende, samt marknadsför boendet som bilfritt boende. Byggstart 2015, inflytt 2016. Fastigheten förvaltas av samma huvudman som utvecklade fastigheten.

Utvärdering: Bilinnehav bland de boende följs upp av fastighetsutvecklaren.

Inkludering: Fastigheten upplåts som hyresrätter och hotell.

Läs mer här: <https://ohboy.se/>

Switch, Hamburg, DE

Vad: Digital app och fysiska platser/hubbar så kallade "Switch points" för delade fordon, ofta lokaliserade i anslutning till kollektivtrafikshållplatser/stationer. Switch points erbjuder bildelning, kollektivtrafik, e-scooter, hycykel, laddstationer för e-bilar, och park and ride. Informationsskylt finns på varje punkt och särskild logga/varumärke.

Aktörer: Initierat och drivs av HVV Hamburger Hochbahn AG (kollektivtrafikmyndighet).

Om: Initiativet utgör en del av realiserande av HVVs vision om "Hamburg-Takt" (Hamburg frekvens) vilken innebär att kollektivtrafik ska vara tillgänglig från vilken plats som helst i staden inom 5 minuter. Kollektivtrafikmyndigheten HVV startade initiativet som ett pilotprojekt 2013 med en station. Därefter skalades initiativet upp med 19 switch stationer vid S-bahn stationer. Under 2017 byggdes nätverket av stationer ut till att också omfatta bostadsområden. Appen lanserades 2020 (betaversion). Mellan 2022–2024 kommer systemet att byggas ut ytterligare och omfatta mer än 130 stationer. Uppskalning finansieras av federala projektpengar ("Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)).

Utvärdering: Oklart vem som utvärderar, viss utvärdering inom senaten, viss inom ramen för federala projektfinansieringar.

Inkludering:

Läs mer här: <https://www.hvv-switch.de/en/>



hvv switch

Mobilität
ohne
Ende

Alle Informationen rund
um unser Angebot findest
du unter [hvv-switch.de](https://www.hvv-switch.de)



Tim-hubbar i Graz, och områdena runt Steirischen Zentralraum och Linz, AU

Vad: Fysiska platser, så kallade "Tim-hubbar", för lokal och regional stationär fordonsdelning i områdena runt Graz, Linz och Steirischen Zentralraum. Platserna för fordonsdelning är alltid i anslutning till kollektivtrafik och tjänsten som huvudsakligen erbjuds är delade el-bilar. Vissa platser innehåller även lådcyklar, cykelparkering, park & ride, laddstationer för privata elbilar och taxi. Kortsystem för elbilhyrning och det finns en digital app för bokning av tjänster.

Aktörer: Land Steiermark (regional förvaltning), Verbund linien (kollektivtrafiksoperatör), mobilitetsleverantörer, Graz Holding (kollektivtrafik-smyndighet)

Om: Graz Holding initierade och driver tim i centralorten Graz. Hubbarna etablerades först i Graz (cirka 10 hubbar). Baserat på konceptet i Graz utvecklades ett regionalt koncept för stationär fordonsdelning "Region-Tim" och har byggts ut till Steirischer Zentralraum – vilka är mindre samhällen runtom Graz. Den första regionala platsen utanför staden Graz är i kommunen Hart bei Graz och genomfördes som en pilotplats som en del av EU-projektet 'Peripheral Access'. Utbyggnaden i regionen finansierades initialt genom EU (Interreg) och den fortsatta utbyggnaden stöds av Steiermarks statliga och regionala medel. Tim finns nu i 11 samhällen i regionen.

Utvärdering: Genom samarbete med Tekniska Universitet i Graz och inom ramen för EU finansiering

Inkludering: Målsättning att tillgängliggöra tjänsterna med en enkelt förklarande video.

Läs mer här: www.tim-oesterreich.at

Vauban, Freiburg DE

Vad: Medborgarinitiativ för ett bilfritt bostadsområde genom separation av parkeringskostnader från boendekostnader, gång och cykelvänligt område i nära anslutning till kollektivtrafik, internt samåkningssystem (cykel och bilpool), parkeringstal 0,5. 2500 bostäder.

Aktörer: Vauban Forum, Freiburg kommun och föreningen för bilfritt boende

Om: Vauban Forum e.V. är en civilsamhällorganisation som grundades 1994 som förespråkar bilfritt boende i Freiburg. Initiativet vann politiskt stöd av SPD (Socialdemokratiska partiet) och Die Gruenen (motsv. Miljöpartiet) och tilldelades mark för att realisera bilfritt boende. En 'förening för bilfritt boende' bildades 1998 för att möjliggöra det bilfria konceptet som överenskommits mellan staden och Forum Vauban e.V., och utgör en enhet mellan Freiburg stad och medborgarna och ansvarar för kontroll av boendes bilinnehav. Föreningen tecknar avtal med boende att inte äga en bil och varje avtalsparter betalar en engångsavgift på 3 700 Euro. Varje år ska varje medlem deklarera för föreningen att de inte äger bil. Genom det bilfria avtalet åtar sig ägarna av "bilfria" lägenheter att låta fastighetsregistret registrera en markavgift på 18 000 € per lägenhet på sin fastighet till förmån för den bilfria föreningen. Om man inte väljer att vara medlem i föreningen måste man årligen visa att man har parkeringsplats på ett annat ställe alternativt betala den reella kostnaden för föreningen att iordningställa en parkeringsplats på fastigheten. Pengarna som föreningen disponerar genom avtalen har använts för att köpa en intilliggande tomt där ett eventuellt parkeringshus kan uppföras om behov skulle föreligga i framtiden. Tomten är nu utformad som ett grönområde och används nu av boende i området för sociala ändamål. Föreningen har etablerat bilpooler och andra samåkningstjänster.

Utvärdering: Föreningen utvärderar kontinuerligt hur de ska utveckla framtida tjänster och initiativ för att området ska fortsätta vara nästan bilfritt. 400 av 2500 boende äger ej bil.

Inkludering: Medborgarinitiativ som drivs av förening

Läs mer här: <https://www.autofrei-verein.de>

Wien Mobil, Wien AU

Vad: Digital plattform (app) och fysiska hubbar/stationer för delning av fordon, ofta lokaliserade vid befintliga kollektivtrafikstationer/hållplatser. De flesta stationerna erbjuder framförallt cykel-delning, men cirka 30 stationer erbjuder också scootrar och el-bilddelning samt annan service. I appen kan man planera och boka (och delvis betala) kollektivtrafik (buss, spårvagn, tunnelbana) samt tjänster som parkeringsgarage, taxi, bilpool, hyrbil, och hyrcykel.

Aktörer: Wiener Linien (Wiens kollektivtrafikmyndighet, ägd av Wien stad), Wien stad, Urban Innovation Vienna (Innovationsplattform)

Om: Initiativet beskrivs som en del av Wien stads realiserande av sin övergripande mobilitetsvision "Step 25" att minska andelen bilar i staden (vision antogs 2014). Initiativet startades genom att testa försäljning av en årsbiljett för kollektivtrafik, taxi, parkeringsplats och hyrcykel. Appen lanserades 2017 och den första "stationen" öppnade 2018 och ambitionen är att det ska skalas upp till 100 stationer år 2025. Uppstarten av initiativet finansierades av EU Horizon projektpengar, men utbyggnaden och den löpande driften finansieras framförallt av offentliga medel.

Utvärdering: Wien stad kommer utvärdera mobilitetstjänsterna och samlar löpande in data om resande och användare.

Inkludering: Wien Mobil arbetar för att inkludera hela staden och lokalisera hubbar i stadsdelar utanför stadskärnan. Appen är anpassad för syn- och hörselnedsatta personer. Erbjuder utbildning för äldre att använda appen.

Läs mer här: <https://www.wienerlinien.at/wienmobil/stationen> <https://www.verkehrswendebuero.de/hubs-mobilitaetsstationen/>

Xplorion, Lund SE

Vad: Pilotprojekt undantag från parkeringsnorm för ny hyresfastighet i Brunns hög – ett nytt stadsutvecklingsområde i Lund som byggts ut med ny spårbunden kollektivtrafik (spårväg) och som rumsligt planeras för gång och cykel. I fastigheten finns ett internt system för delade fordon (cykel och bilpool) och en digital app för reseplanering och reservation av fordon. 1 parkeringsplats för poolbil, 54 bostäder. Inflyttning 2019. När Brunns hög är färdigutvecklat förväntar Lunds kommun att cirka 40 000 personer kommer bo eller arbeta där.

Aktörer: Lunds kommunala bostadsbolag LKF, EC2B (mobilitetsleverantör av delad mobilitet) och Lunds kommun

Om: Det nya stadsutvecklingsområdet Brunns hög planeras utifrån en vision om ett tredjedelsmål, där en tredjedel av alla resor till och från området ska utgöras av gång- och cykelresor, minst en tredjedel av kollektivtrafikresor och högst en tredjedel av bilresor. Pilotprojektet föregicks av ett kommunalt inriktningsbeslut som medger undantag från parkeringsnorm men ställer krav att fastighetsutvecklaren genomför en rad åtgärder, såsom krav på marknadsföring, omsorg på tillgång och utformning av cykelparkering. Som exempel på en åtgärd så tillhandahåller LKF ett så kallat baspaket av mobilitetstjänster för hyresgästerna via EC2B. Medlemskap i EC2B ingår i hyran de första fem åren där visst nyttjande av bilpool också ingår. På fastigheten finns ett cykelhus som är lokaliserat på innergården och där återfinns cykelpool, bilpool och cykelverkstad. Cykelparkering finns även vid trapphuset för varje våning. En bil för delning står parkerad på fastigheten. Kommunen ställer också krav på LKF att de tydligt kommunicerar till framtida hyresgäster att detta är ett så kallat bilfritt hus. Projektet finansieras av fastighetsägare samt statliga innovationspengar (Viable Cities).

Utvärdering: EC2B gör årlig utvärdering av nyttjande av delningstjänsterna. Fastighetsägare är skyldiga att anordna parkeringsplatser i efterhand om bilinnehavet skulle överskrida Lunds kommuns krav på ett bilfritt boende.

Inkludering: Fastigheten upplåts som hyresrätt.

Läs mer här: <https://www.lkf.se/vara-omraden/lunds-stad/brunnshog/xplorion/>



...are vardag
med EC2B

Har du mobilitetsbehov
för fastighet...

ec2

Mobi.punkt Bremen, DE

Mobipunkt är en plats – en station– för bildelning på allmän platsmark. Det finns två typer av stationer, stora och små. Stora stationer är ofta lokaliserade i centrala lägen och innehåller 4–12 bildelningsfordon i anslutning till buss- och spårvagnshållplatser. I vissa fall är de också lokaliserade i anslutning till taxistationer, återvinningscontainrar och annan närservice. De mindre stationerna (2–3 fordon) är lokaliserade på gator i bostadsområden. De stora och små punkterna utgör del av ett större nätverk av 130 stationsbaserade bildelningsstationer i hela staden. En tredjedel av stadens bildelningsstationer utgörs av Mobipunkter (totalt 48 punkter). Nätverket av stationsbaserad bildelning kompletteras med 100 fritt flytande fordon som en del av ett kombinerat bildelningsystem. På vissa mobipunkter testas även cykeldelning inkl. el-cyklar.

Aktörer: Bremen stad (huvudman), BREPARK (parkeringsbolag), Senaten för klimatskydd, miljö, mobilitet, stadsutveckling och bostäder, tjänsteverantörer för bildelning, Bremer Straßenbahn AG (kollektivtrafikmyndighet)

Om: Framtagandet av stationerna började som ett pilotprojekt 2003 som finansierades till 50% av EU bidrag och 50% av Bremen stad. Piloten skalades därefter upp och byggdes ut vilket huvudsakligen har finansierats av tredjepartsfonder, federalt, regionalt och EU. Bremen stad upphandlar användning och drift av de stationära bildelningsplatser. Här åligger det bildelningsleverantörerna att visa på allmännyttan av tjänsterna och att de på sikt minskar/avskaffar biltrafiken och parkeringsbelastningen i staden. Bremen stad samarbetar med Bremer Straßenbahn AG (kollektivtrafikmyndighet) gällande genomförande av de kollektivtrafiknära delningsstationerna.

I Tyskland antogs en federal lag 2017 om bildelningsfordon. Lagen ger möjlighet för offentliga aktörer att ge företräde för samåkningsfordon på parkeringsplatser, samt att använda allmän platsmark för installation av samåkningsstationer vid stationsbaserad samåkning.

Utvärdering: Stationerna utvärderas inom ramen för EU interreg projektet, Share North EU projektet. Här behövs tjänsteverantörerna göra regelbundna utvärderingar och visa upp resultat och påverkan på trafik och parkering i staden. Utvärderingarna fokuserar på bildelningsens effekter på bilanvändning och trafik.

Inkludering: Stationer är framförallt lokaliserade i stadens centrala delar men arbetar för utbyggnad av stationer i delar utanför innerstaden.

Läs mer här: <https://mobilpunkt-bremen.de/>
<https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobil-punkte-und-car-sharing-31612>

Mobilitetshubbar har vuxit fram som en ny trend i framför allt våra städer, och en rad samhällsaktörer, som kommuner, kollektivtrafikmyndigheter och P-bolag, diskuterar idag dess potential att skapa attraktiva städer och hållbara resor. Den här rapporten är tänkt att fungera som ett diskussionsunderlag till de aktörer som funderar på att utveckla en mobilitetshubbslösning.

I rapporten presenterar vi fyra frågor att diskutera såväl som en katalog över goda exempel. Vår förhoppning är att kategoriseringen och katalogen bidrar till ökad förståelse bland involverade aktörer för alla olika varianter av hubbar som förekommer idag, men också till bred diskussion kring vad och hur möjligheter till resor ska paketeras, integreras och lokaliseras samt långsiktigt tas ansvar för i utvecklingen av våra städer.