

BILFRIA BOSTADSGÅRDAR MED EKOSYSTEMTJÄNSTER ÄR FÖRUTSÄTTNING FÖR HÅLLBAR STAD

2019-05-29

Av: Urbio

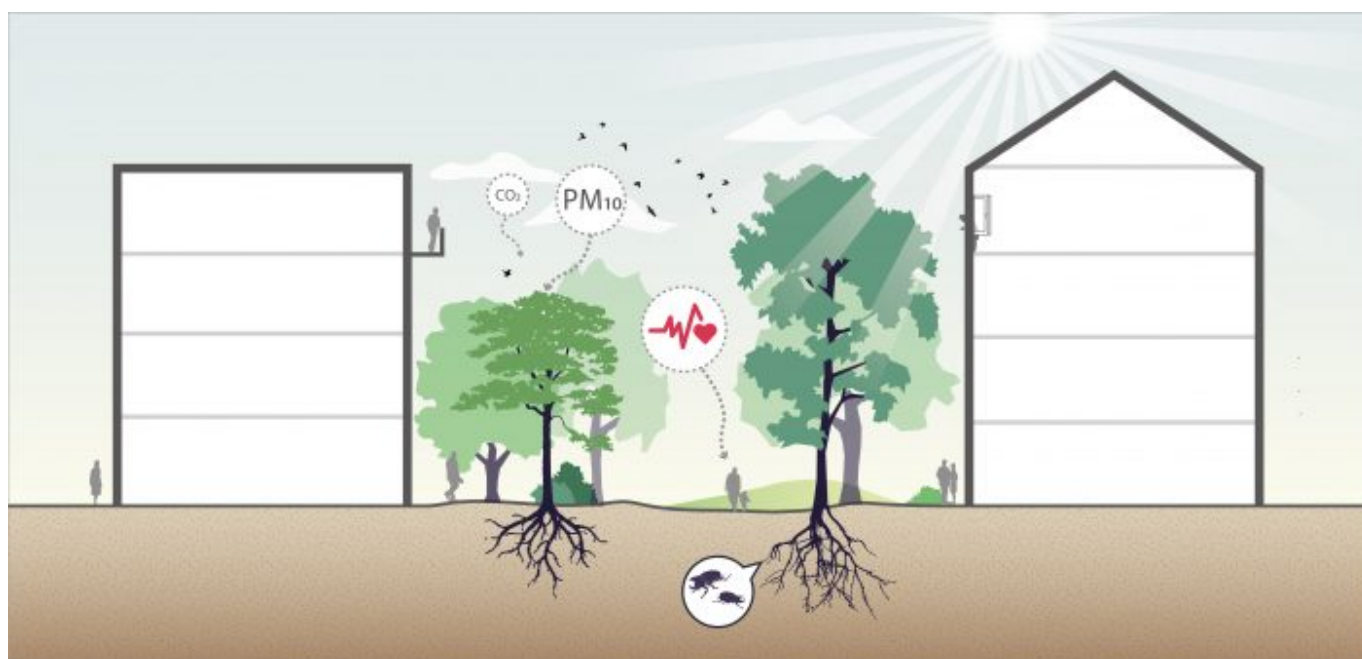
Dagens politiska krav på bilparkeringar inom bostadskvarteret stryper möjligheterna för viktiga ekosystemtjänster i staden. I förlängningen leder kravet inte bara till stadsdelar med svaga grönstrukturer, översvämningar och lågt grundvatten utan även dyrt bostadsbyggande.

Ett nollkrav på bilparkering inom bostadskvarteret skulle möjliggöra stora sociala, miljömässiga och ekonomiska värden till stadsborna. När e-handel och nya mobilitetstjänster dessutom pekar på ett minskat behov av privat bil i staden minskar är det nu hög tid för ett skifte mot nollkrav.

Många är de studier som visar att människan i stort mår bättre i närhet till grönska, mest uppmärksammas är kanske Roger Ulrichs studie som visade att patienter med utsikt över trädkronor från sitt sjukhusfönster tillfrisknade snabbare och mådde bättre än övriga patienter. Idag är de flesta stadsplanerare och politiker medvetna om grönskans betydelse för människors hälsa och i visioner om nya stadsdelar beskrivs nästan alltid grönskan som en central och viktig beståndsdel. Tyvärr trumfas visionen om grönska i praktiken av det motstridande kravet på privata bilparkeringar inom bostadskvarteret.

Att markparkeringar minskar möjliga grönytor på bostadsgården är uppenbart, men även underjordiska garage begränsar växtligheten på ovanliggande bostadsgård då växternas viktlast på gårdsbjälklaget leder till att mindre träd

och solitärbuskar planteras istället stora träd. Ett nollkrav skulle möjliggöra stora träd på bostadsgårdarna och det är något stadsborna behöver, inte bara för att det är hälsosamt att se en trädkrona från ett sovrumsfönstret utan även för många andra ekosystemtjänster träden genererar. De ger motståndskraft mot det varmare klimatet genom att ge skugga åt hus och gård, renar luften från avgaser och partiklar, samt ger skydd åt fåglar och insekter vilket stärker den biologiska mångfalden.

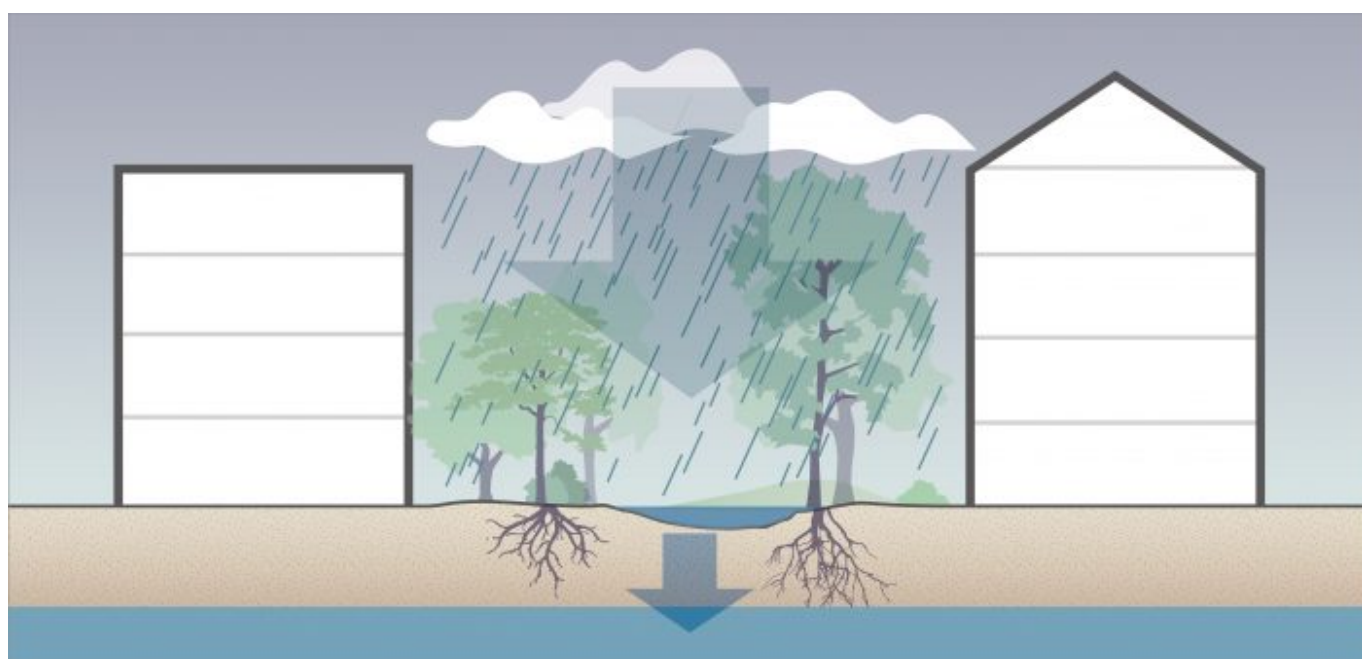


Utan underjordiskt garage kan större träd planteras på våra bostadsgårdar. Med större träd får bostadshusen en grönare inramning vilket bevisligen gör oss hälsosammare. Samtidigt bidrar träden med välbehövlig skugga, förutsättningar för biologiskt liv och upptagning av CO₂ och avgaspartiklar. Illustration: Urbio

En andra aspekt av bilparkeringens konsekvenser är kopplat till klimatförändringarnas extremare väder och städens motståndskraft mot dessa. Då torkperioder och skyfall blir vanligare ställs högre krav på stadens förmåga att hantera dagvattnet. I många tätorter leds idag regnvattnet snabbt från tak och hårdgjorda markytor ner i ett

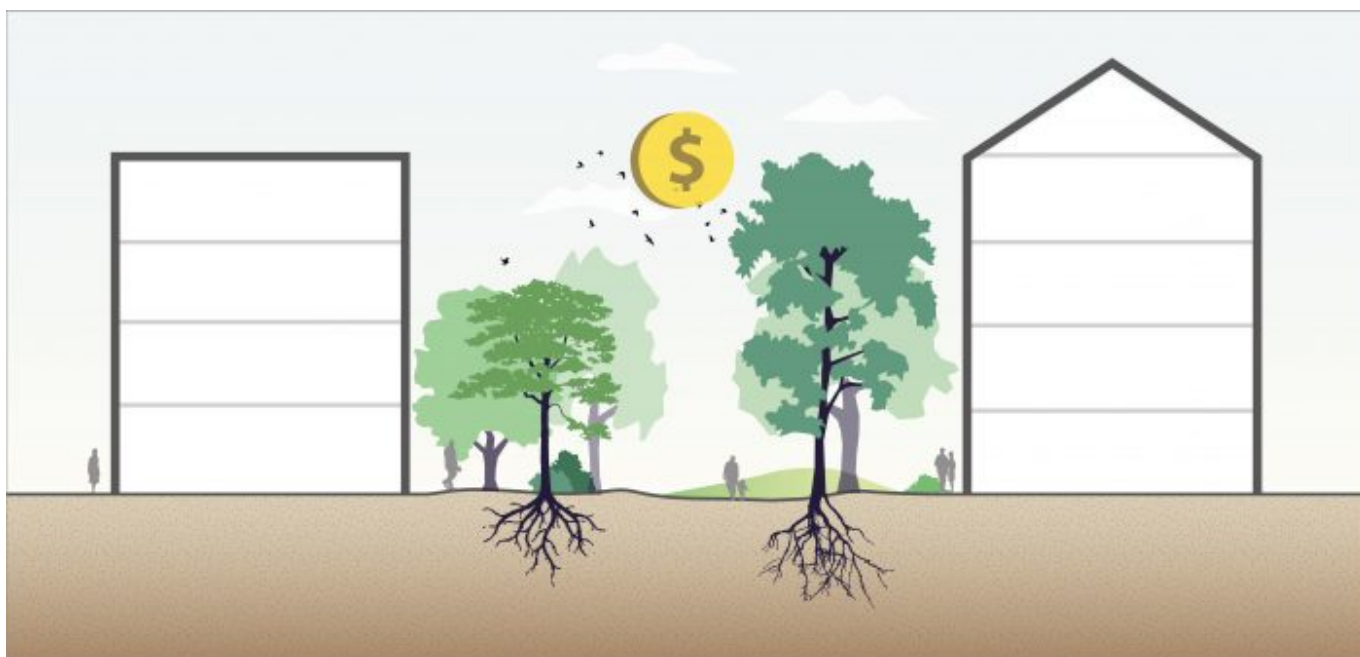
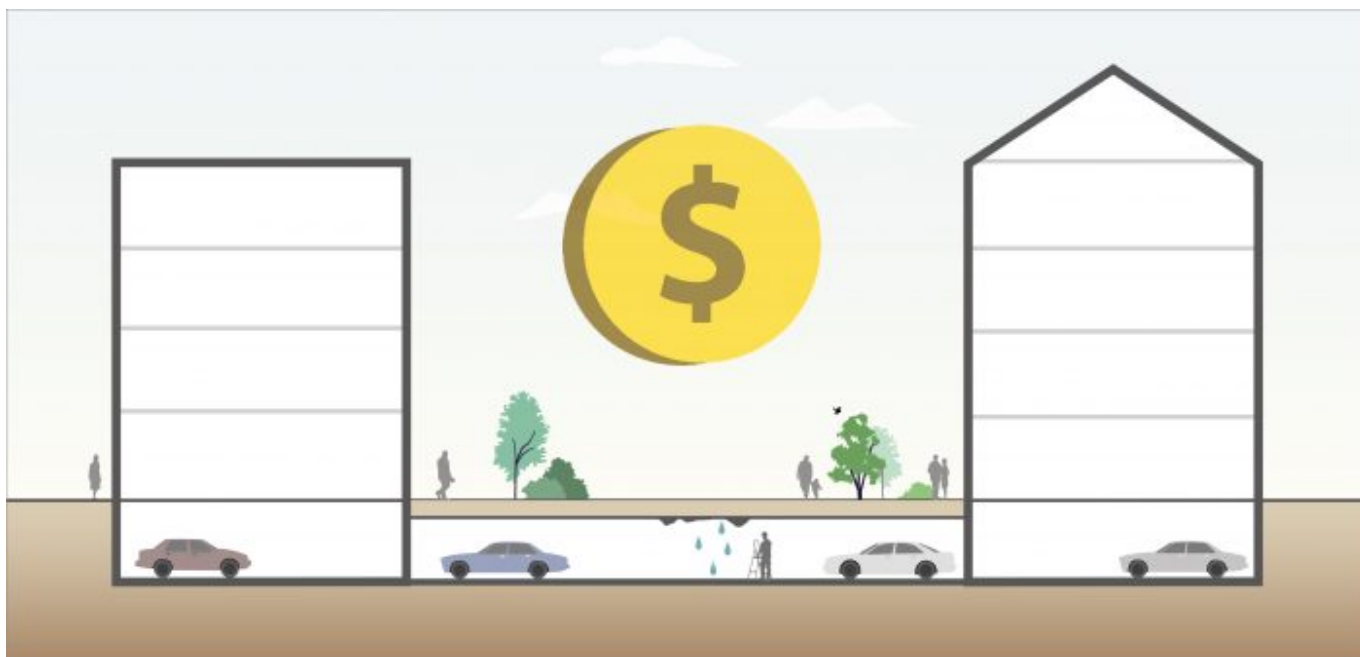
dagvattenledningssystem som ofta är underdimensionerat. När de allt vanligare skyfallen kommer hinner inte vattenledningssystemet leda bort vattnet och översvämningar vid stadens lågpunkter och brunnar uppstår. Samtidigt leder de längre torkperioderna till kritiskt låga nivåer för grundvattnet.

Idag finns ofta krav på lokalt omhändertagande av dagvatten vid bostadsbyggande, men på samma vis som grönskan trumfas dagvattenhanteringen av det motstridiga kravet på privat bilparkering inom bostadskvarteret. Krav på parkering leder ofta till dåliga förutsättningar för fördröjning, magasinering och infiltrering av dagvatten, vilket resulterar i att vatten leds ut på den kommunala dagvattenledningen. Med ett nollkrav kan våra bostadsgårdar både fördröja, och om de geologiska förutsättningarna finns, perkolera dagvattnet ner till grundvattnet istället för att leda ut vattnet på dagvattenledning.



Vid regn på en bostadsgård med underjordiskt garage är möjligheter för fördröjning små och vattnet leds ut på kommunal dagvattenledning. Utan underjordiskt garage kan marken modularas för att fördröja regnvattnet ytligt på gården och därefter perkolera ner genom jorden till grundvattnet. Illustration: Urbio

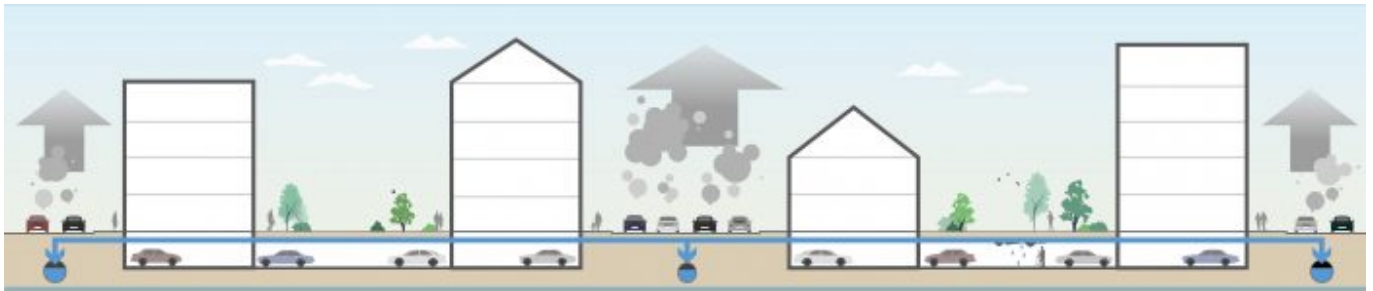
En tredje aspekt av bilparkeringens konsekvenser är kopplat till ekonomi och vilka kostnader kravet för med sig. Kravet på parkering i tätorter leder ofta till att ett underjordiskt garage behöver anläggas vilket är kostsamt. Kostnaden är beräknat till ca 280 000-400 000 kr per garageplats. Kostnaden för garaget fördelas i regel skevt då produktionskostnad ofta fördelas på samtliga lägenhetsköpare, oavsett om de använder parkeringsplats eller inte. I praktiken betalar alltså lägenhetsinnehavare utan bil för någon annans garage. Garaget är även dyrt att underhålla eftersom gårdsbjälklagets tätskikt förr eller senare får en fuktskada och då behöver repareras. Att reparera ett läckande gårdsbjälklag med ovanliggande gård är ofta besvärligt och mycket kostsamt, en kostnad som hamnar på bostadsrättsföreningen eller hyresvärderna och i slutändan på de boende. Om istället nollkrav på parkering införs skulle det möjliggöra billigare bostäder vilket är starkt efterfrågat på dagens bostadsmarknad i de flesta städer.



Kravet på bilparkering inom bostadskvarteret leder oftast till att garage anläggs vilket är en konstruktion som är dyr att producera och underhålla/repamera. Kostnaden fördelas skevt då den fördelas över samtliga boende, oavsett om de får

tillgång till eller använder en parkeringsplats. Med nollkrav skulle billigare bostäder möjliggöras i staden, något som efterfrågas på bostadsmarknader. Illustration: Urbio

Sett ur ett större perspektiv gör kravet på bilparkering stor skillnad för våra städer. Med ett nollkrav möjliggörs en voluminös grönska på stadens bostadsgårdar, denna grönska blir en del av en större grönstruktur som gör staden mer hälsosam och mer motståndskraftiga mot klimatförändringarnas extremare väder. Med ett 0-krav möjliggörs även ett billigare bostadsbyggande som kan bromsa segregationen och möjliggöra en mångfasetterad stad.



Stadsdelar med underjordiska parkeringar är dyra att bygga och kan inte ta del av grönskans ekosystemtjänster. Dagvatten leds ut på dagvattenledning vilket medför översvämningsrisk och lågt grundvatten. Den till volymen begränsade grönskan klarar ej att binda avgaspartiklar från bilar.



Stadsdelar med nollkrav på bilparkering är billigare att bygga och på bostadsgårdarna möjliggörs en voluminös grönska som blir en del av stadens grönstruktur. Ekosystemtjänster möjliggörs som renar luften från avgaspartiklar och stärker närboendes hälsa, infiltrering och perkolering av dagvattnet bidrar till biologiskt liv, tillväxt och fyller på grundvattnet. Bostadsgårdarna kan även ytligt fördröja vatten vid kraftiga regn, vilket minskar risken för översvämningar i staden. Illustration: Urbio

Det finns inte, som det ofta beskrivs i visioner och planprogram, utrymme för både bilparkering och voluminös grönska på stadens bostadsgårdar. I praktiken trumfas grönskan av krav på bilparkering och staden får därför inte de ekosystemtjänster den behöver. I den förtätade staden behövs större träd och infiltrering av dagvatten inte bara i de allt mindre grönområdena utan även på bostadsgårdarna. Istället för att främja privat bil-ägande behöver samhället stödja hållbara mobilitets- och delningstjänster. En möjlig lösning för den parkering som ändå behövs är mobilitetshus där olika mobilitetstjänster kombineras med parkeringsgarage ovan mark. Ett mobilitetshus med verksamheter i bottenplan som bidrar till en levande stadsbild och en flexibel konstruktion där de övre parkeringsdäcken kan byggas om till bostäder längre fram. I omställningen till ett hållbart stadsbyggande framstår ekosystemtjänster tillsammans med nollkrav på bilparkering inom bostadskvarter som självklara verktyg med stor potential. Med bostadskvarter utan bilparkering möjliggörs den gröna, hälsosamma och hållbara livsmiljö som beskrivs i stadsplanerarnas visionsbilder.

Artikeln är skriven i det tvärvetenskapliga forskningsprojektet MOBO som undersöker hur utvecklande av mobilitet och

delningstjänster kan bidra till en mer hållbar stadsbyggnad. I Upplands Väsby har ett första bostadskvarter detaljplanelagts med p-tal 0, ett spännande initiativ som undersöks i MOBO. MOBO finansieras av Viable Cities, Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Vinnova. Partners är Urbio, TIP, Trivector, LaTERRE, Upplands Väsby Kommun, Uppsala Kommun, SLU och KTH.